REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 450 • ANO XL

MARÇO 2011 • MENSAL • € 1,50

A FRAGATA *VASCO DA GAMA* CONCLUIU O "OPERATIONAL SEA TRAINING"

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas

N.R.P. "Pacheco Pereira"

N.R.P. "S.Vicente"

N.R.P. "S. Tomé"

N.R.P. "Nuno Tristão"

Marinha em Angola - 1961

Para a Marinha, a Guerra de Angola começou em Cabo Verde : a fragata "Nuno Tristão" escalara S. Vicente, logo após o epílogo do caso Santa Maria, e preparava-se para regressar a Lisboa, quando recebeu ordem para seguir, sem demora, para Luanda, onde haviam ocorrido os incidentes de 4 de Fevereiro.

Em Angola estava outra fragata em comissão normal - a "Pacheco Pereira" - e os patrulhas "S. Vicente" e "S. Tomé".

Como se sabe, pois tem sido insistentemente recordado neste cinquentenário dos eventos de 1961, em Angola não havia forças militares suficientes para deter o progresso meteórico da União dos Povos de Angola (UPA) que, do Norte, avançava sobre Luanda, sem oposição nem possibilidade de ser travada.

No momento mais crítico da crise, equacionou-se a hipótese de ter a Marinha que defender Luanda duma invasão – na altura tida como provável, ou mesmo certa, dado o ímpeto com que a UPA avançava para Sul, varrendo tudo à sua frente.

Apressadamente organizaram-se "forças de desembarque", armadas com "o que havia", e tomaram-se medidas para escolher posições nas ruas de acesso à cidade, por onde os invasores necessariamente teriam que passar.

Isso, no entanto, não chegou a acontecer, porque a violência inicial da UPA começou a perder-se, e o seu avanço parou.

Luanda estava, de novo, em segurança. Mas, lá para o Norte, continuava o drama das populações civis aterrorizadas, às quais só a Marinha podia dar ajuda e defender do perigo iminente dos ataques da UPA.

Assim o fizeram, ininterruptamente e durante vários meses, os destacamentos de desembarque dos navios - até que chegaram as primeiras unidades do Exército vindas de Lisboa e teve início um segundo período da guerra de Angola, bastante diferente do inicial.

Na passagem deste cinquentenário, é justa e oportuna uma palavra de evocação dos navios e do pessoal da Marinha que, nessa época, ali cumpriu, discreta e eficazmente, o seu dever.

Comandante G. Conceição Silva

Sobre o assunto ver artigos "A Marinha na 1ª Fase da Guerra em Angola" nas RA's 415/JAN08, 416/FEV08 e 424/NOV08.

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 450 - Ano XL
Março 2011

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG
Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
1TEN TSN
Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção
SAJ L
Mário Jorge Almeida de Carvalho

Colaboradores Permanentes
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações Centrais da Marinha.
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 213 217 650
Fax: 213 473 624

Endereço da Marinha na Internet
www.marinha.pt

E-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

Paginação e Produção

PULP DESIGN
Work. (+351) 219 261 454
Mobile. (+351) 934 467 852
Fax. (+351) 219 261 452

Tiragem média mensal
6000 exemplares

Preço de venda avulso: € 1,50
Registada na DGI em 6/4/73 com o nº 44/23
Depósito Legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343

ANUNCIANTES:
ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO

6
A Fragata *Vasco da Gama* concluíu o "Operational Sea Training".

8
Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo.

17
Comandante Henrique Lopes de Mendonça.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS 2

NOVO CHEFE DO ESTADO-MAIOR GENERAL DAS FORÇAS ARMADAS / O MINISTRO DA DEFESA NACIONAL VISITA A "SAGRES" 4

AS TAREFAS DA NATO 5

DESAFIOS À SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO GERADOS PELO WIKILEAKS 12

APETRECHAMENTO DA BASE NAVAL DE LISBOA PARA OS NOVOS SUBMARINOS 14

A MARINHA DE D. SEBASTIÃO (17) 16

TOMADAS DE POSSE 21

HOMENAGEM DA ESCOLA NAVAL AO PROF. DOUTOR ERNÂNI LOPES / LANÇAMENTO DO LIVRO "I CONGRESSO NACIONAL DE SEGURANÇA E DEFESA" 22

ACADEMIA DE MARINHA 23

HIERARQUIA DA MARINHA 3 / VIGIA DA HISTÓRIA 30 26

AS MULHERES NA MARINHA 3 27

VIVER MELHOR! / NICHO MUSEOLÓGICO DA BANDA DA ARMADA NO MUSEU DE MARINHA 30

CONVÍVIOS 31

QUARTO DE FOLGA / CONVÍVIOS 33

NOTÍCIAS PESSOAIS 34

NAVIOS DA REPÚBLICA CONTRACAPA

NOVO CHEFE DO ESTADO-MAIOR GENERAL DAS FORÇAS ARMADAS

Foto Luís Filipe Catarino/Presidência da República

Ao final da manhã do dia 7 de Fevereiro na sala dos Embaixadores do Palácio de Belém, o Presidente da República, Prof. Doutor Aníbal Cavaco Silva presidiu à cerimónia de tomada de posse do novo Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA) General Luís Araújo, que substitui o General Luís Valença Pinto.

Estavam presentes na cerimónia o Presidente da Assembleia da República, o Primeiro Ministro, os Presidentes do Supremo Tribunal de Justiça e do Tribunal Constitucional, os Ministros da Defesa Nacional, da Presidência e da Administração Interna e o Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, deputados da Comissão Parlamentar de Defesa, Chefes do Estado-Maior dos três Ramos das Forças Armadas, e muitas individualidades civis e militares.

Após a tomada de posse usou da palavra o Presidente da República, sendo de realçar:

"... Destacarei, por um lado, o desenvolvimento dos processos de racionalização e integração de estruturas nas Forças Armadas, em particular nas áreas do comando conjunto e do ensino superior militar e, por outro, a conclusão da instalação do Hospital das Forças Armadas, em cuja sede caberá encontrar as soluções que melhor se adaptem aos objectivos definidos.

Não será de todo compreensível que outros interesses, que não os da instituição, se sobreponham à operacionalidade e à qualidade do serviço prestado aos elementos das Forças Armadas e à família militar...".

Seguidamente, o novo CEMGFA usou da palavra, de que se destaca:

"... ser "indispensável" que os militares funcionem numa cultura de acção conjunta, mas defendendo "a preservação da identidade e especificidade" de cada ramo.

"É no respeito da cultura específica e das idiossincrasias de cada ramo que se consegue obter o melhor e o mais correcto aproveitamento das sinergias, com total clareza de objectivos, processos e métodos, bases em que assenta a confiança, a qual procurarei induzir como um dos objectivos prioritários da minha acção como CEMGFA,...".

O MINISTRO DA DEFESA NACIONAL VISITA A "SAGRES"

Fotos CAB FZ Carmo

No passado dia 2 de Fevereiro, o N.R.P. "Sagres" foi honrado com a visita do Ministro da Defesa Nacional (MDN), Prof. Doutor Santos Silva, do Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar (SEDNAM), Dr. Marcos Perestrello, e do Chefe de Estado-Maior da Armada (CEMA), Almirante Saldanha Lopes. O motivo da visita prendeu-se, como não poderia deixar de ser, com a conclusão da Volta ao Mundo 2010 em 24 de Dezembro. Este evento esteve inicialmente marcado para o dia 23 de Dezembro, mas foi alterado devido ao mau tempo que obrigou o navio a regressar um dia mais tarde a Lisboa.

O MDN, o SEDNAM e o CEMA embarcaram na Doca da Marinha na embarcação "Alva" da Marinha e rumaram em direcção da Base Naval onde, após serem saudados pelas guarnições dos NRP's "D. Francisco de Almeida", "Bartolomeu Dias", "Corte Real" e "António Enes" que se encontravam em postos de honras militares, entraram na "Sagres". A bordo da barca, e acompanhados do Comandante Naval e da Flotilha, deslocaram-se à Câmara de Oficiais onde o Comandante do Navio, CMG Proença Mendes, fez uma apresentação sobre a missão do navio e o EMA apresentou a próxima viagem de instrução.

Terminadas as apresentações, o MDN dirigiu-se à guarnição felicitando-a pelo cumprimento da missão e destacando o contributo, empenho e dedicação de todos os seus elementos no sucesso da mesma. Após este reconhecimento, deu a conhecer a futura missão do navio, que levará a barca à Madeira, Cabo Verde e Açores. Ao contrário da última, esta é uma missão virada para Portugal e para a visão de Portugal como um todo, com a inclusão da visita a um País Africano de Língua Oficial Portuguesa com fortes ligações culturais e afectivas a Portugal – Cabo Verde. Embora consideravelmente mais curta do que a última, não deixa de ser uma missão igualmente importante e motivante. Uma missão que a guarnição do N.R.P. ´´Sagres´´ irá cumprir com a dedicação, empenho, brio e orgulho com que executa todas as suas missões.

Seguiu-se um Moscatel de Honra onde o Ministro da Defesa Nacional aproveitou para conversar com alguns dos elementos que fizeram a Volta ao Mundo. No fim do convívio teve lugar o tradicional brinde da Marinha – As Salvas Artilheiras – efectuado pelo Oficial Navegador, 1TEN Sousa Luís, em honra dos convidados e da "Sagres". O Comandante do Navio levou então os convidados e respectivas comitivas a fazer uma visita guiada que terminou na Camarinha do Comandante onde se procedeu à assinatura do Livro de Honra. Concluída a visita, a guarnição da "Sagres", assim como dos navios que se encontravam nas proximidades, prestou honras às entidades que a bordo da "Alva" regressaram à Doca da Marinha.

Colaboração do COMANDO DO NRP "SAGRES"

As tarefas da NATO

Um dos aspectos importantes do Conceito Estratégico de Lisboa é a discriminação das tarefas essenciais da NATO.

As tarefas da NATO decorrem da missão da Aliança, que, embora não esteja explicitamente enunciada em qualquer documento, se pode retirar do preâmbulo do Tratado de Washington. Consiste em "salvaguardar a liberdade, a herança comum e a civilização dos seus povos", através da "união de esforços para a defesa colectiva e a preservação da paz e da segurança".

Esta missão é suficientemente abrangente e flexível, para se manter tão válida hoje, como quando foi formulada, em 1949. A partir desse enunciado genérico e intemporal, os Conceitos Estratégicos deduzem as tarefas que, em cada momento, se afigura melhor contribuírem para o incremento da segurança internacional e para a salvaguarda da liberdade dos aliados. Assim aconteceu com os três Conceitos Estratégicos do pós guerra-fria, que foram os únicos a ser divulgados publicamente, já que os anteriores eram secretos.

O Conceito Estratégico de 1991(aprovado na ressaca da queda do Muro de Berlim, em Novembro de 1989, e da dissolução do Pacto de Varsóvia, em Março de 1991) definiu as seguintes tarefas fundamentais:

- Providenciar um ambiente de segurança estável na Europa;
- Constituir-se como um fórum transatlântico de consulta entre os aliados;
- Dissuadir e defender qualquer ameaça de agressão contra o território dos aliados; e
- Preservar o equilíbrio estratégico na Europa.

Esta última tarefa referia-se, implicitamente, à necessidade de manter um equilíbrio relativamente à Rússia, que, embora tivesse deixado de ser encarada como um oponente, ainda justificava fundadas reservas e muitas dúvidas quanto à evolução futura.

Menos de uma década depois, o ambiente de segurança tinha evoluído significativamente, com a emergência de "novas" ameaças difusas e irregulares, com uma diferente configuração de Estados na Europa e com o alargamento da NATO para leste: a Hungria, a Polónia e a República Checa tinham aderido à Aliança Atlântica em Março de 1999. Nesse enquadramento, o Conceito Estratégico, aprovado em Abril de 1999, actualizou as tarefas essenciais, da seguinte forma:

- Segurança: providenciar um ambiente de segurança estável na área Euro-Atlântica, através de:
  - Gestão de crises: contribuir para a prevenção de conflitos e a gestão de crises, em conformidade com o artigo 7.º do Tratado de Washington (que remete a responsabilidade primária pela manutenção da paz e da segurança internacionais para a ONU);
  - Parcerias: promover parcerias, cooperação e diálogo com outros países da área Euro-Atlântica.
- Consulta: constituir-se como um fórum transatlântico de consulta entre os aliados; e
- Dissuasão e defesa: dissuadir e defender qualquer ameaça de agressão contra um aliado.

Nota-se uma clara linha de continuidade relativamente ao Conceito Estratégico de 1991, embora com três importantes novidades. A primeira e mais importante foi a inclusão da *gestão de crises* e das *parcerias*, como sub-tarefas da Aliança, abrindo espaço a intervenções de natureza expedicionária. A segunda foi o alargamento do âmbito de invocação do artigo 5.º do Tratado de Washington, deixando de se cingir apenas a agressões "contra o território" para abarcar "qualquer ameaça de agressão". A terceira foi o desaparecimento da tarefa de preservação do equilíbrio estratégico na Europa.

O Conceito Estratégico de Lisboa veio aprofundar a sistematização ensaiada em 1999, promovendo as sub-tarefas (*gestão de crises* e *parcerias*) a tarefas essenciais (com o âmbito das *parcerias* a alargar-se, dando lugar à *segurança cooperativa*) e deixando de fora a *consulta*. Assim, as tarefas essenciais discriminadas no novo Conceito Estratégico são:

- Defesa colectiva;
- Gestão de crises; e
- Segurança cooperativa.

Quanto à *defesa colectiva*, nada de novo. É a tarefa essencial da NATO, decorrendo directamente do Tratado de Washington e, concretamente, do seu artigo 5.º. Contudo, é de relevar a sua ascensão a primeira entre as tarefas essenciais, o que não acontecia nos documentos anteriores.

No que respeita à *gestão de crises*, ela já fora incluída como uma sub-tarefa no Conceito Estratégico de 1999. Todavia, nessa altura, referia-se que a gestão de crises visava a melhoria da segurança e da estabilidade da área Euro-Atlântica e respeitaria o artigo 7.º do Tratado de Washington. No novo Conceito Estratégico, desapareceram essas duas referências, o que parece sugerir uma maior vontade de intervenção para "ajudar a gerir crises emergentes que tenham potencial para afectar a segurança da Aliança".

Finalmente, a *segurança cooperativa*. Trata-se da maior novidade relativamente ao anterior Conceito Estratégico e decorre, em boa parte, da concepção mais alargada de intervenção no exterior, já referida. Assim, o próprio documento refere que "a Aliança envolver-se-á activamente para incrementar a segurança internacional, através de parcerias com países relevantes e outras organizações internacionais".

N. Sardinha Monteiro
CFR

A FRAGATA *VASCO DA GAMA* CONCLUIU O "PORTUGUESE OPERATIONAL SEA TRAINING"

INTRODUÇÃO

Missão Cumprida. Por vezes as frases mais simples conseguem transmitir vários sentimentos e este é sem dúvida o sentimento do Comandante e guarnição do N.R.P. "Vasco da Gama".

A fragata "Vasco da Gama" largou da Base Naval de Lisboa, em 04 de Janeiro de 2011, por forma a iniciar o exigente programa de treino e avaliação da Royal Navy, o *Portuguese Operational Sea Training* (POST), que decorreu entre 10 de Janeiro e 17 de Fevereiro de 2011.

Após um período de manutenção extenso, a "Vasco da Gama" iniciou o seu treino em Maio de 2010, efectuando um Plano de Treino Básico e um Plano de Treino Específico em Dezembro de 2010, ambos sob a égide da Flotilha, por forma a melhorar os padrões de prontidão operacional, tendo em vista o POST. Entretanto, o navio ainda participou no exercício SWORDFISH 2010, em Junho 2010, como navio-chefe do Grupo-Tarefa Naval Português.

O POST é o culminar do treino das Fragatas Portuguesas, sob a égide de uma entidade de excelência reconhecida – o *Flag Officer Sea Training* (FOST) - que treina vários tipos de navios de guerra, auxiliares e submarinos de diversas Marinhas.

A larga experiência e ensinamentos provenientes da constante participação em cenários de conflito e a sua constante revisão e consequente evolução fazem deste treino um dos melhores da actualidade. A título de curiosidade, refira-se que o Almirante FOST é o responsável não apenas pelo treino das unidades navais, mas também pela formação na "Royal Navy".

INSPECÇÃO INICIAL

O modelo do POST prevê 6 semanas, 4 de mar e 2 de terra. O POST da "Vasco da Gama" teve início no dia 10 de Janeiro de 2011, tendo realizado a sua inspecção inicial, designada por *Material Assessment and Safety Check* (MASC), em 11 de Janeiro. Como o nome indica, a primeira inspecção baseia-se fundamentalmente na verificação do estado do material do navio e dos procedimentos de segurança relacionados com o tiro, combate a incêndios e modos de emergência de condução do sistema propulsor. Desta forma pretende-se confirmar que o navio se encontra seguro e o material num estado satisfatório para iniciar o treino, sendo também um indicador do nível em que o navio vai iniciar o POST e respectivo espaço para evolução posterior.

A "Vasco da Gama" completou o MASC com o resultado de SEGURO e com o estado de material SATISFATÓRIO.

PRIMEIRA SEMANA DE TERRA

Após o MASC, deu-se início ao treino da primeira semana de terra, efectuada com o navio atracado na Base Naval de Devonport, na vizinhança da cidade de Plymouth.

Na primeira semana de terra, foi efectuado um extenso conjunto de exercícios, que englobou incêndios de porto, a condução da plataforma em modo normal e degradado e um exercício de incidentes com engenhos explosivos. Foram também executadas apresentações de comando e controlo em postos de combate, reabastecimento no mar (RAS), relacionamento com órgãos de comunicação social e de diversas outras áreas.

No dia 13 de Janeiro, a "Vasco da Gama" deu uma recepção aos avaliadores do FOST, assim como a diversos convidados militares e civis, alguns dos quais militares portugueses a exercer funções no âmbito da NATO, sediados em Inglaterra. A recepção é uma excelente oportunidade para os elementos-chave do navio familiarizarem-se com os avaliadores, fundamental para um melhor entendimento num ambiente e numa língua diferente da nossa. A delegação do FOST foi chefiada pelo *Director South* (Captain RN McCartain), principal responsável pelo treino logo a seguir ao Almirante FOST.

A "Vasco da Gama" atracada na Base Naval de Devonport.

Equipa de Segurança a postos para enfrentar ameaça assimétrica.

Brigada de Incêndios no Exercício DISTEX a extinguir um incêndio.

AS DUAS PRIMEIRAS SEMANAS DE MAR

Nas duas primeiras semanas de mar foram efectuadas diversas inspecções ao navio, nas áreas de marinharia, navegação, operações navais, propulsão e energia, limitação de avarias, armas e electrónica e logística, num extenso e complexo programa de seriado que envolveu uma média de sete navios por semana numa força conjunta. Este seriado culminava semanalmente, às quintas-feiras, com a série mais importante, designada por *Weekly War*, a qual se caracteriza pela sua extensão em tempo, número elevado de meios envolvidos e pelo facto do navio se encontrar em postos de combate durante todo esse período (6 horas). Para estas séries eram pré-estabelecidos cenários à força naval, num ambiente de multi-ameaça (aéreo, superfície, sub-superfície e minas) que permitiram testar o navio em toda a sua extensão e capacidade (batalha interna e externa), pois o navio sofria diversos danos simulados e tinha que manter a sua capacidade combatente, que nos casos mais limitados seria, no mínimo, a capacidade de defesa própria.

SEGUNDA SEMANA DE TERRA

Culminadas as duas primeiras semanas de mar, onde as séries e inspecções tiveram um crescimento gradual

no grau de exigência e complexidade, a "Vasco da Gama" realizou a sua segunda semana de terra. Nesta semana decorreram duas séries importantes, as quais representam um elevado desafio à guarnição: o *Ship Protection Exercise* (SPE) e o *Disaster Relief Exercise* (DISTEX).

O *Ship Protection Exercise* envolveu um cenário onde o navio foi o local estabelecido para efectuar negociações de paz entre duas nações em conflito, sendo necessário para isso garantir a segurança no navio e no seu perímetro seco (terra) e molhado (rio). Assim, de forma a assegurar que as conversações não seriam afectadas por ameaças terroristas provenientes de terra (bombistas suicidas, atiradores furtivos) ou do mar (embarcações com armamento ou bombas), foram estabelecidos dois pontos de controlo em terra, guarnecidos por fuzileiros, e colocada a patrulhar o rio a embarcação semi-rígida. No final, foi elogiada a capacidade de vigilância do navio, a qual contribuiu de forma decidida para um excelente comando e controlo durante toda a série.

O *Disaster Relief Exercise* envolveu um cenário de ajuda humanitária a uma zona ribeirinha afectada por uma catástrofe natural. Esta série envolveu 108 militares da guarnição no terreno, com um Posto de Comando em Terra, a coordenar uma série de incidentes, que vão desde o salvamento de feridos até ao combate a incêndios, restabelecimento de um hospital, distribuição de água potável, electricidade e comunicações, assim como de um refeitório para alimentar toda a população da vila sinistrada como a guarnição do navio. A bordo, é estabelecido o Posto de Comando de Bordo que faz a interligação entre autoridades e organizações no terreno, as necessidades logísticas da força no terreno. Neste exercício foi utilizada uma aplicação desenvolvida pela DITIC, o HOST (Humanitarian Operation Support Tool), que permitiu ao Comando Naval, em Lisboa, ter acesso em tempo real à evolução da assistência humanitária no terreno, evidenciando um grande potencial como ferramenta de comando e controlo para operações desta natureza.

Apesar de ter sido a segunda semana de terra, o navio largou para o mar por duas vezes para efectuar um exercício de batalha interna em postos de combate e por forma a participar em mais uma "guerra de quinta-feira".

DUAS ÚLTIMAS SEMANAS DE MAR

Chegada a terceira semana de mar, a "Vasco da Gama" foi nomeada navio-chefe da força naval em treino, constituída por sete navios, o que incluiu o planeamento, coordenação e condução de todas as principais séries dessa semana, incluindo a *Weekly War*. As séries que os navios efectuam durante a semana são variadas e vão desde exercícios de tiro de artilharia contra alvos rebocados ou em bóias a simular alvos em terra, passando por exercícios de condução da navegação em águas restritas e com visibilidade reduzida, manobras e evoluções, reabastecimentos no mar, operações de interdição marítima, sem esquecer a clássica luta anti-submarina, anti-superfície e anti-aérea.

Equipa de abordagem pronta para abordar uma Whaler (Contra-Pirataria).

Equipa de abordagem a preparar o boarding (Boardex).

O CFR Diogo Arroteia e o Captain RN McCartain (FOST Director South) durante a recepção da "Vasco da Gama" ao FOST.

Destaque ainda para os meios disponibilizados pelo FOST, que contemplavam diversas aeronaves *Falcon* e *Hawk*, as quais simulavam outras aeronaves e mísseis, assim como lanchas *SMIT* e *Raider*, simulando outros navios de superfície, e o submarino alemão "U31", que permitiram acrescentar realismo aos exercícios, num verdadeiro ambiente de multi-ameaça.

A quarta e última semana de mar, dividiu-se essencialmente em duas partes: a série *Patrol Exercise* (PATROLEX) e a inspecção final. O PATROLEX é uma série executada durante 3 dias, baseada em operações de interdição marítima e contra-pirataria, onde o cenário é similar às operações que se realizam no Golfo de Aden e Bacia da Somália. Esta série permitiu executar acções de abordagem e vistoria, patrulha e vigilância de espaços marítimos e acções de contra-pirataria, apresentando-se como uma mais-valia face à futura participação do navio na Operação Atalanta.

INSPECÇÃO FINAL

O último dia do treino correspondeu à inspecção final, que é efectuada durante uma *Weekly War*, na qual o FOST (45 avaliadores e um Inspector, neste caso o *Director South*) avaliam como é que o navio é capaz de colocar em prática todos os ensinamentos obtidos durante as seis semanas anteriores, reagindo como um todo a todas as dificuldades e solicitações que se lhe deparam, quer da batalha externa, quer da interna, garantindo sempre o cumprimento da missão através da prioridade permanente de recuperar a capacidade combatente.

O POST culminou com a avaliação de *Very Satisfactory*, tendo a fragata "Vasco da Gama" ficado pronta para cumprir a sua próxima e exigente missão como Navio-Almirante da Operação Atalanta no Oceano Índico, de Abril a Agosto de 2011.

Durante o período do OST participaram no treino da "Vasco da Gama" diversas aeronaves e navios do Reino Unido, Holanda e Alemanha, assim como um submarino Alemão, tendo embarcado no navio um total de 541 avaliadores do FOST, com uma média de 20 avaliadores por dia.

Durante o POST, a "Vasco da Gama" efectuou 46 dias de missão, integrando um destacamento de helicópteros, tendo o LYNX MK95 voado 44 horas, duas equipas de segurança constituídas por 10 fuzileiros, o que no total representou uma guarnição de 199 militares comandados pelo CFR Diogo Arroteia.

Colaboração do COMANDO DO N.R.P. "VASCO DA GAMA"

Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo

Antecedentes distantes

A corrida à exploração do último reduto terrestre – que ironicamente são os oceanos – vai já de vento em popa. Nenhum país marítimo quer atrasar-se nesta *competição* que poderá ter como recompensa a possibilidade de tirar proveito de recursos cujo valor económico ainda não é calculável, mas que se crê possa estar bem acima das estimativas mais optimistas.

Não admira, pois, que o esforço em investigação no mar esteja em crescendo, havendo muitas apetências para o conhecer e poder, assim, aproveitar as suas potencialidades, ou simplesmente para o preservar, como também é desígnio da Humanidade, pensando na sua própria sobrevivência.

As actividades que virão a surgir como fruto dos avultados investimentos que estão a ser feitos neste domínio carecerão de um regime que não coloque dúvidas quanto à forma como esses recursos possam ser explorados.

A vontade por uma apropriação do oceano, quer em termos de domínio do espaço, quer de monopólio das actividades, já foi tentada há quase seis séculos por Portugal e Espanha, através da celebração de tratados como o de Alcáçovas-Toledo, ou o de Tordesilhas.

Negociações do Tratado de Tordesilhas
in Manuel de Sousa, Reis e Rainhas de Portugal, SporPress, Mem Martins, 2000

Tais tentativas foram, contudo, defraudadas por um dos mais eminentes juristas da época que ajudou a estabelecer o regime de liberdade da navegação, regime que logrou chegar vivo até nós, embora se encontre mais fragilizado que nunca, mercê dos desenvolvimentos ao nível do moderno direito do mar e dos sistemas de vigilância e controlo da navegação marítima. Naquela altura, o conflito latente não tinha, como tem hoje, a ver com a multiplicidade de usos a dar ao mar, mas com a vontade de ganhar a dianteira no domínio deste vasto espaço, com tudo que de positivo dali poderia advir para quem ganhasse a disputa.

O ordenamento do espaço marítimo visa mapear as actividades e usos actuais e potenciais dos oceanos e estabelecer regras e procedimentos para tais usos, numa analogia com o que se faz em território firme.

Apesar da crescente necessidade de planear o mar, os termos *ordenamento* e *espaço marítimo* não costumavam surgir associados. Planeamento e ordenamento foram durante séculos prerrogativas de Soberanos e Governos, mas sempre em terra firme. Todavia, o crescimento da consciência marítima, especialmente associada às potencialidades económicas do mar, conduziu ao reconhecimento da necessidade de também este espaço ser objecto de medidas de gestão espacial. Inicialmente, talvez se tenha olhado para esta necessidade em zonas do litoral numa perspectiva de associação à gestão integrada da zona costeira, mas à medida que a técnica evoluiu e se tornou possível conhecer mais longe e mais fundo, esta exigência estendeu-se ao mar alto e ao oceano profundo. Hoje, o ordenamento do espaço marítimo inclui todos os espaços sob soberania ou jurisdição dos Estados ribeirinhos, podendo mesmo estender-se para além desses limites.

No quadro jurídico internacional não se encontram referências a esta necessidade, pelo menos ao nível dos principais instrumentos existentes que regulam o mar e os oceanos. Na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), por exemplo, apesar de se terem estabelecido as bases do moderno direito do mar, onde os países encontram sustento às pretensões de estenderem a sua soberania a vastos espaços marítimos, especialmente através da delimitação das plataformas continentais para lá das 200 milhas náuticas, não se encontrava ainda esta preocupação. Desta forma, os Estados mais activos tiveram de trabalhar por si e de explorar os seus próprios caminhos para gerirem o seu mar.

Desenvolvimentos recentes directamente relacionados com o ordenamento do espaço marítimo

A crescente necessidade de procurar novos recursos que escasseiam em terra e de garantir a soberania e a segurança nacional num espaço em que o assédio é cada vez mais notório e relevante, além da diversidade de usos que se prevê para este espaço, acarretará problemas de gestão cada vez mais complexos.

Também a necessidade de ligar o mar e terra através da zona costeira, que pode estender-se – consoante os regimes – muito para o interior do território e muito para o oceano, está directamente relacionada com esta matéria, devendo ser pensada de forma integrada.

Alguns países onde o despertar para estas questões surgiu mais cedo, e onde a dependência do mar são realidades mais presentes, foram os primeiros a desenvolver metodologias para abordar a questão da organização do espaço marítimo de modo a conhecer o que se passa e a potenciar novas actividades. Falou-se primeiro no conceito de *ocean governance*, mas era preciso haver instrumentos que permitissem uma governança efectiva de tão vasto espaço. Como se disse, apenas com os avanços da tecnologia, esta ideia poderia passar à prática, o que tem vindo a suceder paulatinamente desde há pouco mais de 10 anos.

Em Portugal, o signatário terá sido dos primeiros a alertar para esta necessidade em trabalho académico, realizado em 2001, e apresentado em 2002, onde recomendou a elaboração de um Plano de Ordenamento dos Espaços Marítimos. Procedeu mesmo a algumas diligências no sentido de reunir a informação que pudesse servir para este efeito, mas rapidamente percebeu que as entidades públicas detentoras da informação técnica necessária ou não a possuíam sistematizada, ou não estava georreferenciada, isto é, pronta para ser usada em sistemas de informação geográfica. Além disso, seria muito difícil consegui-la a título pessoal, considerando-se, por isso, que apenas numa modalidade como a que a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM) determinou é que tal seria possível, e ainda assim nem sempre de forma facilitada.

No Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, de 2004, não se encontra uma referência directa a esta matéria, mas podemos encontrar no Objectivo Estratégico II ("Assegurar o Conhecimento e a Protecção do Oceano"), a necessidade de "Aperfeiçoar o uso e integrar os instrumentos de ordenamento e gestão do território e desenhar um processo de decisão, no quadro da gestão integrada e da Estratégia Nacional para o Oceano". Também refere, no âmbito do sistema portuário, que este deve articular-se "com o sistema de planeamento e ordenamento marítimo. Os planos estratégicos e operacionais portuários e os planos estratégicos e de ordenamento marítimo, produzidos pelos dois sistemas, devem ser compatíveis entre si". Mas não identifica de que se trata nem adianta qualquer perspectiva do que poderiam vir a ser estes planos de ordenamento marítimo. Poderemos dizer que se vislumbra ali uma semente que não tinha as condições ideais para germinar.

Com a publicação da Estratégia Nacional para o Mar (ENM), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006, de 12 de Dezembro, o planeamento e ordenamento espacial marítimo é identificado como "o conjunto de ferramentas de governação indispensáveis para assegurar uma visão de conjunto assente nos princípios do desenvolvimento sustentável, da precaução e da abordagem sistémica, através do levantamento e ordenamento de todas as utilizações existentes e futuras,

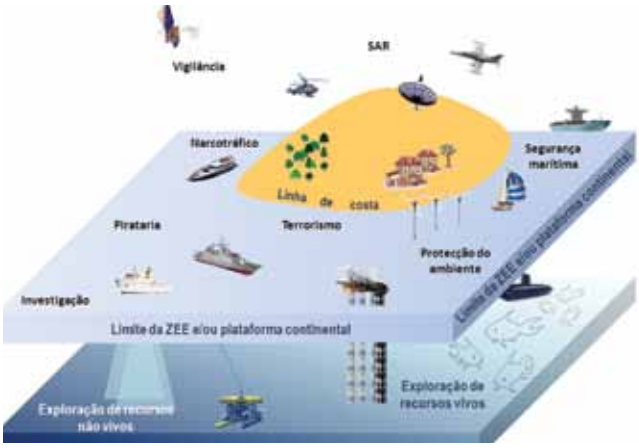
permitindo dar suporte a uma gestão verdadeiramente integrada, progressiva e adaptativa do oceano e da zona costeira e do desenvolvimento das actividades associadas (…)". Este pilar estratégico resulta depois em 4 medidas: inventariar as formas de utilização do espaço marítimo pelas diferentes actividades; promover o ordenamento espacial das actividades actuais, prevendo as potenciais utilizações futuras e criando mapas de oportunidade a nível local, regional e nacional; agilizar e simplificar procedimentos de licenciamento das actividades; e acompanhar e contribuir para a articulação da utilização de sistemas de segurança, acompanhamento, vigilância e controlo das actividades marítimas e costeiras. Aqui, sim, são lançadas as bases e aberto o caminho para o Despacho n.º 32277/2008 da CIAM, de 18 de Dezembro, que incumbiria uma equipa multidisciplinar de proceder à elaboração do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM).

Num outro nível, pelo interesse que estas matérias assumem para a União Europeia (UE), a Comissão Europeia elaborou a COM(2008)791, denominada "Roteiro para o Orde-namento do Espaço Marítimo: definição de princípios comuns na UE", onde apresenta algumas razões para a necessidade de ordenar o espaço marítimo, aponta as vantagens de uma abordagem europeia a esta questão, identifica os instrumentos legais internacionais e europeus com impacto no ordenamento do espaço marítimo e enumera os princípios fundamentais que emergem da prática do ordenamento do espaço marítimo. Refere, ainda, que o ordenamento do espaço marítimo é um dos instrumentos relevantes no âmbito da Política Marítima Integrada que se encontra em desenvolvimento na UE e que contém diversas iniciativas relativas ao mar, entre outras: a Estratégia para o Atlântico; um *roadmap* para o "estabelecimento de um sistema de informação partilhada no domínio marítimo"; a "Estratégia para a Vigilância Marítima"; e a Directiva da "Estratégia Marinha". Com um carácter mais jurídico, a Direcção-Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas, publicou, em Outubro de 2008, o relatório *Legal Aspects of Maritime Spatial Planning*, onde além de princípios legais e enquadramento jurídico sobre o ordenamento do espaço marítimo, apresenta a situação de alguns Estados neste contexto, onde ainda não constava Portugal.

Apesar deste esforço da UE para harmonizar a forma como os Estados-Membros devem tratar esta matéria, a verdade é que vários países têm, desde há algum tempo, a sua própria abordagem à temática, encontrando-se em fase um pouco mais avançada que Portugal neste processo, mas padecendo, ao que se sabe, de problemas que nós queremos ultrapassar rapidamente, como é o caso do regime de licenciamento simplificado das actividades marinhas e marítimas, a que nos referiremos mais adiante.

Tendo presente que os instrumentos de gestão territorial existentes a nível nacional têm um enfoque essencialmente na vertente terrestre, não contemplando a vertente marítima ou não considerando o âmbito multidimensional do mar, isto é, o fundo, a coluna de água, a superfície, o litoral e a atmosfera, foi considerado importante encontrar uma maneira de regular esta matéria de forma coerente e articulada.

Esta necessidade tem sido potenciada pela multiplicidade de actividades que têm surgido relacionadas com o espaço marítimo, havendo necessidade de as regular e de dirimir eventuais conflitos que surjam da sua concretização.



Perspectiva das actividades desenvolvidas no e sobre o espaço marítimo

Visão, missão, objectivos e princípios do POEM

A visão para o espaço marítimo subjacente à elaboração do POEM, encontrada pela Equipa Multidisciplinar, é a de um "Espaço Marítimo diferenciador da identidade nacional, sustentável, ordenado e seguro, suporte de actividades sócio-económicas e potenciador de recursos, assente no conhecimento, na inovação e na especificidade geográfica".

Por sua vez, a missão para o POEM foi definida como sendo: "Afirmar a importância económica, ambiental e social do Mar, assente na promoção do conhecimento dos recursos naturais e das actividades existentes e potenciais e no ordenamento integrado e gestão adaptativa dos usos que se desenvolvem no espaço marítimo, em estreita articulação com a gestão da zona costeira, com o normativo internacional, comunitário e nacional e demais instrumentos de planeamento sectorial e de gestão do território, envolvendo os diferentes actores e agentes."

Os objectivos específicos do POEM são os seguintes:

- Efectuar o levantamento de todas as actividades que se desenvolvem nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição portuguesa, cartografando essas actividades e identificando o respectivo grau de dependência das comunidades locais e delimitar os espaços já consignados;
- Ordenar os usos e actividades do espaço marítimo, presentes e futuros, em estreita articulação com a gestão da zona costeira;
- Garantir a utilização sustentável dos recur-sos, a sua preservação e recuperação, potenciando a utilização eficiente do espaço marítimo no quadro de uma abordagem integrada e intersectorial;
- Definir os parâmetros de desenvolvimento sustentado de cada actividade e do espaço marítimo em que cada uma se poderá desenrolar;
- Definir outras actividades passíveis de desenvolvimento a médio e longo prazo;
- Fomentar a importância económica, am-biental e social do mar;
- Definir as orientações para o de-senvolvimento de indicadores de avaliação do desempenho sustentável das actividades marítimas e respectiva monitorização.

Tal como em terra, o ordenamento do mar visa a organização do espaço numa perspectiva de equilíbrio entre o uso desse espaço e o aproveitamento e conservação dos seus recursos. Complementarmente, e de acordo com a ENM, o POEM, como instrumento de planeamento e ordenamento espacial, deverá "asse-gurar uma visão de conjunto assente nos princípios do desenvolvimento sustentável, da precaução e da abordagem ecossistémica, através do levantamento e ordenamento das utilizações existentes e futuras, permitindo dar suporte a uma gestão verdadeiramente integrada, progressiva e adaptativa do oceano e da zona costeira e do desenvolvimento das actividades que lhes estão associadas".

Área de intervenção do POEM

A área de intervenção do POEM corresponde a todos os espaços marítimos nacionais tendo como limite exterior o da plataforma continental, tal como consta na proposta apresentada às Nações Unidas e como limite interior o da linha da máxima preia-mar de águas vivas equinociais (LMPAVE) ou o das linhas que fecham as embocaduras de rios e lagoas costeiras. Quando existirem obras de fixação das embocaduras ou obras exteriores de protecção de infra-estruturas portuárias, este limite corresponde à intersecção da face interior dessas obras com a LMPAVE e à linha recta que une as suas extremidades.

Sobre o limite interior importa referir que a escolha desta linha não foi consensual no seio da equipa multidisciplinar considerando o signatário que deveria ser o da linha de base normal a partir da qual se mede o mar territorial. Receia-se que aquele regime possa vir a conflituar com certas actividades e usos do domínio público marítimo, na faixa intertidal.

Sobre o limite exterior, há quem defenda que não deveria ser considerado o da plataforma continental por ainda não ter sido aprovado no âmbito da Comissão das Nações Unidas responsável por este assunto. Considera-se, porém, que a assunção deste limite nesta fase reforça a vontade portuguesa em reivindicar aquele espaço como de sua soberania, apostando claramente em defender os direitos que sobre ele pretende, e espera, vir a exercer.

Ainda relativamente à área de interven-

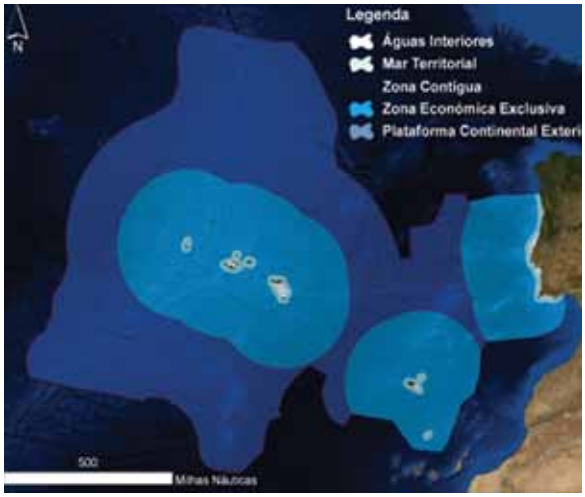
ção do POEM, convém referir que embora o Plano se aplique a todos os espaços marítimos nacionais, a parte já desenvolvida cobre apenas a componente do Continente. Haverá, assim, duas outras componentes do Plano: uma para os Açores (POEM Açores); e outra para a Madeira (POEM Madeira). Todas, no entanto, são parte do POEM, que deve ser entendido como um único instrumento de planeamento.

Situação actual do POEM

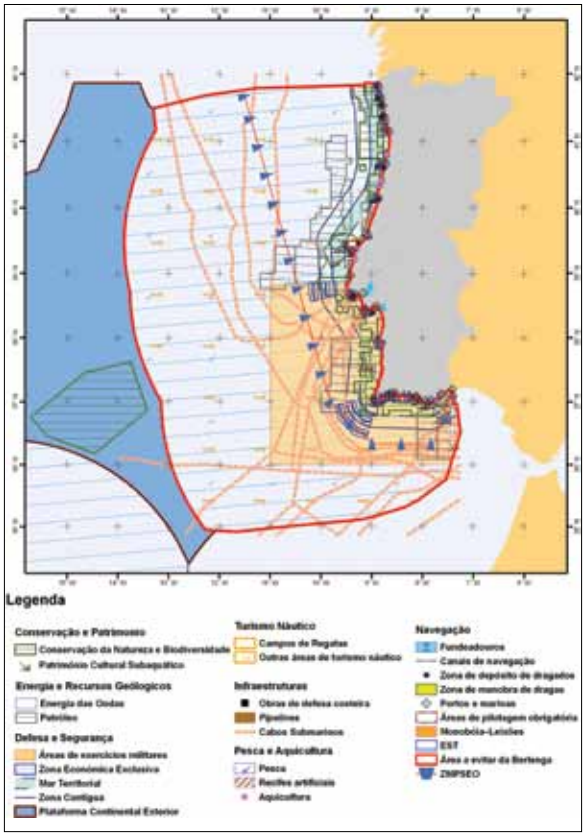
A versão do POEM que esteve em discussão pública de 29 de Novembro de 2010 a 22 de Fevereiro de 2011, tem a seguinte composição: volume 1 (Enquadramento); volume 2 (Proposta de Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo, onde constam o tomo 1 - Proposta de Espacialização, o tomo 2 - Proposta de Orientações de Gestão, o tomo 3 - Proposta de Programa de Acção, e o tomo 4 - Proposta de Programa de Monitorização); volume 3 (Relatório Ambiental); volume 4 (Resumo não Técnico de Avaliação Ambiental Estratégia); volume 5 (Relatório de Diagnóstico e Fundamentação Técnica da Proposta de Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo, onde constam o tomo 1 - Estudos de Caracterização, o tomo 2 - Caracterização Cartográfica, o tomo 3 - Quadro Estratégico, o tomo 4 - Metodologia para Espacialização de Actividades, Utilizações e Funções, e o tomo 5 - Implicações da Legislação no Planeamento e Ordenamento do Espaço Marítimo), e, finalmente, o volume síntese (Memória Geral da Proposta de POEM).

Um dos aspectos mais visíveis e relevantes do POEM são as cartas temáticas onde se encontram os diferentes usos e actividades a desenvolver no espaço marítimo. Esta componente gráfica contempla duas situações: a existente, onde são representados os usos e actividades actuais; e a potencial, em que se apresentam outros usos e actividades que se sabe terem potencialidade de virem a desenvolver-se no mesmo espaço. Claro que este facto pode prenunciar conflitos que já se adivinham como certos quando se trate de garantir a primazia de umas actividades relativamente a outras que no futuro possam vir a ter mais interesse para o país. Mas aí, como o POEM foi elaborado com base no princípio da gestão adaptativa, o mesmo terá de estar preparado para acomodar novas perspectivas desde que baseadas em critérios bem definidos. Este é, aliás, um dos maiores problemas conhecidos do ordenamento terrestre por nem sempre se assumirem critérios rigorosos de ocupação do espaço ou por, deliberadamente, se optar por deixar margem nos planos para acomodar decisões menos maduras ou "decisões de última hora". E isto passa-se com obras estruturantes para todo o território como é o caso do novo aeroporto de Lisboa que nunca figurou em qualquer plano de ordenamento – pelo menos até que se decidiu pela localização que hoje conhecemos como definitiva (?). Ora, no mar, podemos corrigir certos vícios antes que se caia na tentação de querer o óptimo quando bem se sabe que tantas vezes é inimigo do bom.

Estas cartas geográficas resultaram do trabalho de recolha de informação efectuado no âmbito da Equipa Multidisciplinar que recebeu de todos os ministérios a informação necessária para que este trabalho pudesse ser realizado. O trabalho prático de construção cartográfica foi realizado pela Universidade dos Açores com recurso a sistemas de informação geográfica e contando com o apoio das Universidades do Algarve e de Aveiro.



Área de intervenção do POEM (o limite exterior coincide com a proposta de extensão da plataforma continental apresentada às Nações Unidas)



POEM - Situação geral existente (Versão 11/2010, submetida a Discussão Pública)

No que respeita aos temas do âmbito da Defesa Nacional, contou-se com a colaboração da Marinha (Estado-Maior da Armada, Direcção-Geral da Autoridade Marítima, Comando Naval e Instituto Hidrográfico) nas posições assumidas e na disponibilização da informação que se considerou relevante para ser representada no POEM. Esta informação é relativa a áreas de exercícios militares, que embora não existam com carácter permanente, carecem de ser conhecidas por todos os utentes do mar. Além disso, apesar de não interferirem normalmente com os restantes usos do mar, poderão induzir algumas restrições a tal uso, especialmente em tempo de guerra. Por outro lado, alertou-se para a necessidade do Instituto Hidrográfico ser informado de tudo o que envolver obras e colocação de equipamentos no mar para que sejam acautelados os princípios da segurança da navegação, quer através da promulgação de avisos aos navegantes e/ou à navegação, quer pela necessidade de representar nas cartas hidrográficas tal informação. Ainda no âmbito da Defesa Nacional, perguntou-se à Força Aérea e ao Exército se haveria alguma informação que pudesse ter interesse para ser representada no POEM – ou ser ali referida -, sem que tal necessidade tenha sido mencionada por estes Ramos das Forças Armadas.

A fase de consulta pública contou com a realização de diversas sessões correspondentes às principais áreas temáticas subjacentes à elaboração do Plano, a saber: defesa e segurança; transportes marítimos e portos; energia e exploração de recursos geológicos; conservação da natureza; pescas e aquicultura; e turismo e desportos náuticos. Não houve, infelizmente, à semelhança do que sucede muitas vezes com este tipo de instrumentos, muita participação pública o que demonstrou, mais uma vez, um défice de interesse e um alheamento dos cidadãos e das instituições perante estas matérias.

Para que o POEM obtenha o sucesso desejado, estão sempre em causa duas premissas: a ocupação do espaço público que neste caso, deverá ser feita de acordo com o estabelecido na Lei da Água e em legislação subsequente; e o licenciamento da actividade em si mesma que deverá ser da responsabilidade da entidade técnica na matéria. Tudo isto com pareceres, obtidos de forma administrativamente simplificada, de algumas entidades que detêm também responsabilidades e conhecimento sobre o mar.

Todo o processo de elaboração do POEM foi acompanhado por uma avaliação ambiental estratégica de acordo com o estabelecido no Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de Fevereiro, e com o Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de Junho.

O futuro

A grande diversidade de usos hoje dados ao mar e que se perspectivam para um futuro porventura não muito longínquo, tornando este cenário ainda mais complexo e difícil de gerir, vem recomendando, senão mesmo impondo, a criação de regras e procedimentos que alguns já tomaram e que outros, como nós, estão a tomar com a celeridade possível.

Em Portugal, a elaboração de uma Plano com as características do POEM reveste-se da maior importância como primeiro instrumento dedicado à organização do espaço marítimo com tudo o que de positivo isso traz ao país.

O facto de ser um instrumento não vinculativo implica que o mesmo sofra de algumas fragilidades que no futuro, fruto de um estudo aturado nesta área, poderão ser ultrapassadas de modo a torná-lo mais imperativo e assim servir de enformador das actividades levadas a cabo no mar. Nesta fase, houve quem gostasse de ter um instrumento mais poderoso enquanto outros continuam a preferir que corresponda apenas a um primeiro exercício de planeamento do mar, por não estarem, por ora, reunidas as condições desejáveis para que possa determinar peremptoriamente o que pode ou não ser feito em cada milha quadrada do espaço marítimo. Concorda-se que ainda seja cedo para que a primeira opção vingue, mas tem-se o entendimento de que um plano de ordenamento tem de estar dotado de mecanismos bem definidos que permitam prioritizar os usos e garantir que, apesar de, como se disse, dever ser um documento versátil, as alterações que forem necessárias não possam ser feitas ao sabor da corrente.

Como já referido, para que este instrumento ajude efectivamente a organizar e ordenar o espaço marítimo, tal como é seu objectivo expresso, é necessário que conjuntamente com os mapas temáticos lhe esteja associado um regime de usos e ocupação do domínio público que identifique as potencialidades e que regule a exploração dos recursos, garantindo a sustentabilidade do meio marinho.

Neste sentido, a Secretaria de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar tomou a iniciativa de promover a criação 4 Grupos de Trabalho Multidisciplinares (GTM) para procederem aos trabalhos exploratórios conducentes à definição de um regime regulador dos usos e actividades marinhas e marítimas actuais ou com potencialidade de se desenvolverem no espaço marítimo, cobrindo 4 áreas principais: recursos vivos; recursos não vivos; transportes marítimos e portos; e actividades lúdicas. Deverá juntar-se-lhe ainda um outro GTM para analisar a situação existente em termos do regime de autorização por parte do Estado português para a realização de trabalhos de investigação científica. Este assunto assume cada vez maior relevância atento o número crescente de instituições públicas e privadas, nacionais e estrangeiras, que mostram interesse em proceder a este tipo de trabalhos. Estes GTM são compostos por elementos dos diferentes ministérios que detêm responsabilidades no espaço marítimo em razão da matéria a estudar e são coordenados pela Secretaria de Estado da Modernização Administrativa. No espírito do que o Governo estabeleceu através do Programa Simplex, este conjunto de despachos poderia chamar-se pacote "Simplex Mar".

Deve sublinhar-se que o que hoje existe é apenas uma pequena amostra das potencialidades que o mar encerra e que para todas serem convenientemente aproveitadas deverá continuar a apostar-se no conhecimento. Só assim o POEM será um documento verdadeiramente útil para Portugal.

Representação de cidades flutuantes em frente ao Mónaco segundo o conceito Lilypad (Fonte: http://limcorp.net/2009/new-concept-of-lilypad-floating-cities)

É que, além dos usos conhecidos e até imaginados a curto ou médio prazo, outros haverá que poderão revolucionar a imagem que temos do espaço marítimo, sobretudo em zonas mais perto da costa. Entre muitos outros que resultam de visões mais ou menos imaginativas, o projecto *Lilypad Floating Ecopolis* apresenta um novo conceito de cidades flutuantes, mais amigas do ambiente e praticamente auto-sustentadas. Este protótipo idealizado por Vincent Callebaut – que poderá encerrar algo de fantasioso, mas decerto não irrealista –, teria aplicação no presente, mas também num cenário catastrófico de inundações ou de dilúvio.

Finalmente, uma última nota deve ser dedicada ao papel que a Marinha (com a Autoridade Marítima) deverá vir a ter na salvaguarda do interesse nacional nos espaços marítimos nacionais se tivermos em conta as apetências que o mar cada vez mais desperta, sobretudo quando se conhecerem novos recursos e estiver desenvolvida a capacidade técnica para os explorar.

A missão da Marinha Portuguesa não comporta a procura de dividendos económicos – pelos menos de forma directa –, desta corrida à exploração dos oceanos, apesar de ter estado, e continuar a estar, ao lado da segurança, da tecnologia, da ciência e da cultura do mar. Além do papel no âmbito da Defesa Nacional, deve lembrar-se que a Marinha (com a Autoridade Marítima), é a única entidade nacional que detém responsabilidades em todos os quadrantes do Sistema da Autoridade Marítima, designadamente na busca e salvamento marítimo (SAR), na segurança marítima (incluindo a segurança da navegação), no combate a actividades ilícitas, e na protecção e preservação do meio marinho, onde se inclui o combate à poluição do mar. Tudo isto baseado num conhecimento científico sólido conseguido através de gerações de investigadores e de investimento nesta área de grande interesse para a própria Marinha e para o país.

É, assim, por demais evidente, a relevância que a Marinha, tal como está instituída em Portugal, terá neste esquema que a prazo se definirá para o mar numa rearquitectura que se impõe, mas que deve ser cuidadosamente pensada. Como bem referiu o economista holandês Jan Tinbergen, "o futuro não pode ser previsto mas sim planeado".

Mas para isto é necessário que a Marinha seja dotada dos meios necessários ao cumprimento desta importante tarefa. Não só os meios de superfície têm aqui um papel fundamental a desempenhar, mas também os submarinos que, tal como refere o almirante Melo Gomes em texto recentemente publicado, "são as plataformas mais eficazes para, simultaneamente, dissuadir a ocupação ou a utilização indevida do (…) espaço marítimo, impedindo de forma eficaz e eficiente qualquer ameaça militar mais robusta, e realizar operações discretas e impossíveis de contrariar (…). São também o único meio que permite a Portugal controlar de forma eficaz uma dimensão do espaço, a coluna de água desde a superfície até ao fundo marinho, que de outra forma ficaria à mercê do apetite de outros".

O ordenamento do espaço marítimo visa, deste modo, regular e gerir os múltiplos usos que ocorrem no espaço tridimensional marinho, prevendo e minimizando potenciais conflitos (entre os diferentes usos e entre os usos e o ambiente), de forma a atingir um equilíbrio entre as exigências do desenvolvimento e a necessidade de protecção e conservação do ambiente marinho.

Neste sentido, o POEM pode não ser ainda o instrumento ideal para o fim a que se destina, mas representa, seguramente, um passo firme na direcção certa, isto é na representação gráfica do espaço, no mapeamento das actividades e usos e na criação dos regimes legais que permitam o aproveitamento dos nossos recursos marinhos.

Trabalhemos, pois, todos em prol do nosso mar que ele decerto se encarregará de nos retribuir a atenção com uma generosidade muitas vezes multiplicada. Este trabalho tem obrigatoriamente que continuar a passar pelo conhecimento que será sempre a chave do sucesso de qualquer estratégia de aproveitamento ou conservação dos recursos marinhos e o pilar de sustentação de toda a nossa política para o mar.

Este desígnio de organizar e ordenar o espaço marítimo é tão mais importante porquanto, ao contrário do que nos quiseram fazer crer durante muito tempo, o mar não é infinito nem possui uma capacidade infinita de absorção dos erros da Humanidade!

José Velho Gouveia
CFR
Assessor do SEDNAM para os Assuntos do Mar

DESAFIOS À SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO GERADOS PELO WIKILEAKS

Esta é a era dita da "Informação", em que a Internet é claramente o meio que melhor a caracteriza pelo efeito surpreendente que tem no mundo em que vivemos. O recurso desta era é, pois, a "Informação" e o seu valor é o "conhecimento". A "Informação" relevante é o recurso nuclear de apoio à tomada de decisões rigorosas e ágeis nas organizações modernas, constituindo para a Marinha um recurso indispensável para o cumprimento da sua missão. O princípio base de gestão deste recurso consiste na disponibilização da informação certa, à pessoa certa, no momento certo, de modo a permitir a formulação e execução atempada de decisões informadas, no sentido de criar vantagens competitivas. Ao estado de supremacia relativa, na obtenção e aplicação da informação, designa-se superioridade de informação que visa a superioridade de conhecimento situacional e, logo, superioridade de decisão e de execução. A qualidade da informação é enriquecida através da gestão rigorosa do seu ciclo de vida, e pela sua transformação em conhecimento útil, muito em particular, pela sua partilha efectiva em ambientes colaborativos, como é o caso do ambiente NNEC[1] em desenvolvimento na NATO. A capacidade NNEC materializa-se numa infra-estrutura de rede e de informação (NII[2]), baseada na federação das redes nacionais e NATO para permitir a condução das operações em rede. Um aspecto importante da capacidade NNEC é a segurança da informação, em ambiente multinacional e partilhado. A segurança da informação, sendo um aspecto fundamental para a actividade militar e, para todos os organismos, públicos e privados, cuja actividade ou negócio, requerem a utilização e protecção da informação, é o mote deste artigo. A segurança da informação pode ser definida pelo conjunto de medidas para atingir um determinado nível de confiança na sua protecção, no que diz respeito à sua confidencialidade, integridade, disponibilidade, não-repúdio e autenticação. Estas cinco características da segurança da informação, são os vectores de acção fundamentais para manter a informação protegida, devendo contudo ter-se presente o princípio que faz a ponte entre a segurança da informação e a condução das operações, i.e., o princípio da "Necessidade de Partilha da Informação" que enfatisa o lema "Share to Win", relevando a necessidade operacional de se gerir a informação com ênfase na «responsabilidade de partilhar", equilibrada pelo princípio da «necessidade de conhecer». Este artigo concentra-se de uma forma particular na confidencialidade da informação, isto é, nas medidas de segurança que obstam à sua divulgação, utilizando-se, para isso, o caso paradigmático do WikiLeaks.

A confidencialidade da informação é um assunto muito caro aos militares, dela podendo depender a vantagem ou desvantagem relativa no campo de batalha, a surpresa ou ser-se supreendido, e quantas vezes, a morte ou a vida, a vitória ou a derrota. Analisemos, pois, o caso WikiLeaks e deduzamos as lições de segurança da informação que importa relevar e apreender.

O WikiLeaks é uma organização que opera no ciberespaço, cujo slogan é "Abrimos Governos" e que se dedica à obtenção, através de fontes anónimas, de informação institucional e empresarial de natureza classificada ou privada e à sua divulgação ao público através do seu portal na Internet. O portal foi lançado em 2006 por um conjunto de activistas, tendo à sua frente o Australiano Julian Assange, com

o objectivo de publicar documentação oficial de interesse político, diplomático, histórico e ético. Os princípios gerais da sua operação são "a defesa das liberdades de expressão e de imprensa" e o "direito da história ser escrita como aconteceu", sendo a sua missão a "divulgação em massa de documentação classificada para revelar injustiças suprimidas ou censuradas". O WikiLeaks tem recebido apoios e críticas sobre a sua actividade de divulgação de segredos de Estado e empresariais. A organização recebeu diversos prémios, incluindo o "New Media Award" da famosa revista "The Economist" e o "UK media Award 2009" da Amnistia Internacional. Em 2010, o "New York City Daily News" elegeu o WikiLeaks o primeiro portal "that could totally change the news" e J. Assange foi nomeado "The Reader´s Choice for Time Person of 2010". O "Information Comissioner" escreveu: "WikiLeaks is part of the phenomenon of the online, empowered citizen". O Wikileaks começou a criar reputação internacional ao publicar documentação sobre vários casos mantidos secretos por diversos países e organizações, incluindo:

- A publicação do "Minton report" sobre derrame de material tóxico que afectou 110 mil pessoas na Costa do Marfim e a suposta pressão exercida pelo parlamento inglês à imprensa britânica para contenção do caso;
- Os "procedimentos operacionais do campo Delta da prisão de Guantanamo" que criou polémica por, supostamente, explicitarem restrições de acesso aos prisioneiros à Cruz Vermelha;
- O conteúdo de emails pessoais da candidata à presidência americana Sarah Palin.

Aos mais distraídos, o WikiLeaks chamou definitivamente a atenção quando em Abril de 2010 divulgou um vídeo ultra-secreto Americano relativo a uma série de ataques aéreos onde terão morrido 12 pessoas, entre os quais dois jornalistas da Reuters. Em Julho de 2010, o WikiLeaks divulgou o designado "Diário da Guerra do Afeganistão", consistindo em 90 mil documentos, seguido em Outubro por um pacote de 400 mil documentos designado "Registos da Guerra do Iraque". Em Novembro de 2010, o WikiLeaks começou a publicar os primeiros, dos cerca de 250 mil telegramas diplomáticas Americanos, cujo conjunto foi cedido em avanço a diversos jornais de renome internacional para acelerar e facilitar a interpretação do conteúdo dos telegramas e tornar mais credível a sua divulgação pública. A divulgação dos telegramas diplomáticos e de outros segredos de Estado, militares e empresariais, receberam apoio de muitos *media* e de meios académicos, por, dizem, incrementarem a transparência, fomentarem a liberdade e os valores democráticos e, ao mesmo tempo, desafiarem instituições poderosas e poderes estabelecidos. Em simultâneo, diversos altos representantes do Estado americano, como a secretária de Estado Hillary Clinton, criticaram duramente o WikiLeaks pela divulgação da informação por "perigar a vida dos militares e por ser uma ameaça à segurança nacional e aos interesses americanos, comprometendo a diplomacia e estabilidade internacionais". Em resultado da divulgação dos telegramas diplomáticos, o WikiLeaks (www.wikileaks.org) sofreu ataques de negação-de-serviço, que consistiram no bombardeamento sistemático de pedidos ao *portal* WikiLeaks nos EUA, o que rapidamente o desabilitou. Os ataques, com origem desconhecida, foram perpetrados através da utilização de milhares de computadores ligados à Internet, sem o conhecimento dos seus donos. Nessa sequência a WikiLeaks perdeu o apoio da Amazon que alojava os servidores e da EveryDNS que traduzia o seu endereço .org, o que arrumou com a infra-estrutura de suporte do *portal* nos EUA. Contudo, algumas horas bastaram para que o WikiLeaks se transferisse para a Europa, adoptando um endereço Suíço, (www.wikileaks.ch), com servidores localizados em França e 14 servidores de domínio (DNS), localizados em tantos outros países. Esta operação diz bem do poder e da flexibilidade da Internet. Neste momento existem mais de 500 portais-espelho WikiLeaks.

As fugas de informação são intemporais e recorrentes ao longo da História. Neste caso o suspeito é o soldado de 22 anos Bradley Manning, analista de informações, preso no Iraque em Maio de 2010, na sequência de uma denúncia do hacker californiano Adrian Lamo, a quem o soldado terá relatado pela Internet a sua acção na fuga de informação secreta e, em particular, o terá informado que o seu trabalho como analista de informações, com acesso a redes secretas, lhe permitia, segundo ele, "descobrir coisas inacreditáveis, muito feias (…) que deveriam ser do conhecimento público, em vez de morrerem num qualquer servidor em Washington (…) negócios dos bastidores da política, quase criminosos (…) a versão não-Relações Públicas de eventos e crises mundiais". Identificou Julian Assange como o destinatário da informação, a qual teria gravado em CDs e etiquetado como música de Lady Gaga. "Quero que as pessoas vejam a verdade", "é diplomacia às claras (…) é um Climategate de alcance global e incrivelmente profundo (…) é lindo e horrível (…). São dados públicos, têm de ser do domínio público", dizia o soldado. Além da prisão de Bradley Manning, a pressão sobre Julian Assange aumentou, tendo o Pentágono declarado que estava à sua procura, o que culminou com a fuga para a Europa e a sua actual situação judicial em Inglaterra.

O que o WikiLeaks trouxe de novo foi a divulgação pública de quantidades massivas de informação classificada. Isto é possível devido às tecnologias digitais e à Internet. A informação classificada ao ser disponibilizada de forma aberta e sendo potenciada pela sua disseminação na Internet, pode despoletar reacções sociais imprevisíveis. Um claro exemplo disso foi a recente saída do poder e do País do Presidente Tunisino Ben Ali que se seguiu à recente divulgação pelo WikiLeaks de telegramas diplomáticos redigidos em 2008, onde o embaixador americano referenciava os fortes rumores de corrupção que envolviam o Presidente, o que culminou na actual situação na Tunísia de mudança do regime político, cujo ímpeto se alastrou a outros países da região. Outra vertente é a questão jurídica relacionada com o espaço, ainda, em grande medida, não regulado e de difícil regulação, que é a Internet, onde tudo se pode colocar, tudo pode ser acedido, em qualquer ponto do mundo, em qualquer momento e por quem quer que seja. Esta matéria tem vindo a preocupar os Estados e alguns aspectos do ciberespaço têm vindo a ser objecto de alguma regulação, em particular o ciberterrorismo, mas muitas matérias são difíceis de verter em lei e, por outro lado, qual a eficácia de uma lei que, na maioria dos casos, não se conseguiria fazer cumprir? A este propósito, é reveladora a declaração do Juiz Jeffrey White que, após ter ordenado em 2008 o encerramento do portal da WikiLeaks nos EUA por ter divulgado documentos confidenciais de um Banco, e de semanas depois ter anulado a sua própria decisão, reconhecendo que ela teria pouco efeito prático, visto que o mesmo material poderia ser acedido noutros servidores espalhados pelo mundo, afirmou: "Vivemos numa era em que as pessoas podem fazer coisas muito más, sem que os tribunais as possam responsabilizar e penalizar por isso".

Ligações entre servidores – espelho WikiLeaks

A informação classificada que o WikiLeaks divulga é normalmente cedida por alguém que tem legítimo acesso a ela, ocorrências estas, que a aferir pela quantidade de casos WikiLeaks, são tudo, menos raras, o que releva a importância organizacional deste assunto. Uma das lições aprendidas, é que na era da Internet, onde a informação pode ser disseminada virtualmente num piscar-de-olhos, a informação classificada necessita de ser melhor protegida. Jonathan Zittrain, professor de Direito na Universidade de Harvard, afirmou que, em consequência do

ocorrido, irá haver uma mudança radical em como os governos gerem a sua informação. Em Janeiro 2011, o Gabinete do Presidente americano emitiu um memorando para que todos os chefes de Departamentos e Agências do Estado efectuassem um levantamento rigoroso de segurança da informação, designadamente sobre o manuseamento da informação classificada. Este fenómeno, pelo potencial impacto operacional e risco militar associados, apela para um novo paradigma de segurança da informação, baseado numa abordagem holística DOTMLPI, i.e., tendo em conta todos os aspectos de edificação da capacidade: Doutrina, Organização, Treino, Material, Liderança, Infra-estruturas, Pessoal e Interoperabilidade, iniciativas que a Marinha vem a prosseguir. Estes casos destacam a necessidade particular da protecção da confidencialidade da informação que, cada vez mais, deverá ser baseada em sistemas automáticos de tratamento e manuseamento da informação, visto que o ser humano se revela comummente o elo mais fraco da cadeia de segurança. Em todos os 3 casos aludidos, as redes onde residia a informação classificada divulgada pelo WikiLeaks eram classificadas e controladas, sem qualquer acesso directo ou indirecto à Internet, pelo que o único modo de fuga da informação seria por acção humana, o que veio a ocorrer. Sabemos que a informação que corre em redes classificadas não é normalmente toda ela classificada. Nestas redes há normalmente autorização para que utilizadores seleccionados possam transferir documentação não-classificada, e só essa, para a rede Internet ou para outros domínios não-classificados, via *air-gap* (e.g. *memory stick*). Esta acção pode, entre outros métodos, ser controlada através de agentes informáticos residentes na rede que alertam em tempo-real o administrador e avisam a pessoa de qualquer desconformidade. Os Países e as suas Forças Armadas pretendem naturalmente manter, a todo o custo, a inviolabilidade das suas redes classificadas, começando por garantir o seu isolamento da Internet e a idoneidade dos utilizadores. Os desafios criados pelos casos WikiLeaks relevam para a necessidade de alteração do corrente paradigma de segurança da informação, no sentido de se adoptar uma filosofia de segurança mais estruturada, automatizada e controlada, isto sem prejudicar, mas ao contrário, reforçar o apoio às operações militares e a tomada de decisões informadas e seguras. A tecnologia de suporte a mecanismos de segurança evoluídos de mapeamento do perfil de segurança do utilizador com o grau de classificação da informação, como é o caso do MLS (*Multi-level Security* – Múltiplos níveis de segurança), tem vindo a ser desenvolvida e eleva a patamares superiores a já possível implementação de mecanismos e processos robustos de protecção da informação, matérias de interesse para a Marinha e para as Forças Armadas Portuguesas no quadro interno e da Aliança. No caso da Marinha, tem vindo a adoptar uma postura activa no sentido de prevenir fugas de informação, recorrendo a mecanismos tecnológicos e processos de controlo robustos, promovendo, em simultâneo, a consciencialização e responsabilização do pessoal, até porque, estatisticamente a maioria das fugas de informação classificada que se registam nas organizações, não é intencional e é por desrespeito das regras básicas de segurança, havendo pois que fortalecer, muito particularmente, o elo humano desta cadeia tão complexa como vital, que é a da segurança da informação.

R. Alves Francisco
CMG EMA
Director da DAGI

Notas:

[1] NATO Network Enabled Capability.
[2] Network and Information Infrastructure.

Apetrechamento da Base Naval de Lisboa para os novos submarinos

Novo arranjo do Cais 6

Bloco A - Pátio Interior

Bloco A - Auditório

Bloco A - Sala de exposição de peças

No âmbito da aquisição dos novos submarinos, o conjunto edificado da Esquadrilha de Submarinos, localizado na Base Naval de Lisboa, foi alvo de uma renovação profunda, necessidade resultante da idade avançada da maioria dos edifícios existentes, com cerca de 70 anos, e consequentemente desfasados das novas necessidades funcionais e ambientais, considerando as exigências técnicas dos novos meios navais. Globalmente, a intervenção consistiu no desenvolvimento de três empreitadas, cada uma vocacionada para objectivos específicos, de acordo com o quadro seguinte:

QUADRO RESUMO DAS INTERVENÇÕES

EMPREITADAS	DESCRIÇÃO	
REMODELAÇÃO DA REDE ELÉCTRICA	Construção do novo PT 3/109 (afecto aos submarinos) e de uma galeria para interligação entre este PT e o cais 6.	
REMODELAÇÃO/ BENEFICIAÇÃO DO CAIS 6	Recuperação dos elementos estruturais e reconfiguração da plataforma de acordo com os requisitos dos novos submarinos.	
EDIFÍCIOS	BLOCO A	Remodelação do edifício do comando e ampliação para gabinetes, escolas, áreas sociais e preparação de alimentos
	BLOCO B	Simulador, preparação e distribuição de energia, serviço de mergulho e serviço de saúde.
	BLOCO C	Oficinas, armazenagem e áreas de apoio aos serviços gerais.

• **Empreitada de Remodelação da Rede Eléctrica** - Substituição integral dos Postos de Transformação 3 e 109 que existiam, enquadrados em espaços diferentes da antiga ES, por um único edifício, construído de raiz, que incorpora os dois PT's 3 (50Hz) e 109 (60Hz), equipados com novos equipamentos, nomeadamente os transformadores que foram dimensionados de acordo com as novas necessidades de alimentação eléctrica quer do conjunto edificado da ES quer dos novos submarinos.

Esta empreitada compreendeu ainda a construção de uma galeria técnica, sob o arruamento marginal, que liga o novo PT ao cais 6, afecto aos submarinos .

• **Empreitada de Remodelação/Beneficiação do Cais 6** - A intervenção levada a afeito no cais 6 teve dois objectivos distintos:

– Beneficiação dos elementos estruturais principais que apresentavam índices de degradação consideráveis, quer nas armaduras em aço com elevados níveis de corrosão, quer no próprio betão com patologias significativas ao nível dos cloretos. A caracterização e grau de contaminação foram identificados através de análise por amostragem, realizada pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

– Remodelação da plataforma do cais de acordo com os novos requisitos funcionais, sendo para este efeito determinantes as exigências de segurança, que resultam das operações de abastecimento do submarino com oxigénio e hidrogénio. Nesta intervenção destaca-se a necessidade de eliminar na zona de operação a existência de vazios para impedir a acumulação de gases em cavidades, a necessidade de se criar uma zona de segurança definida pelos operadores dos equipamentos utilizados nos abastecimentos, com restrições ao nível dos materiais utilizados e na protecção das infra-estruturas eléctricas que são anti-deflagrantes.

Dos pressupostos referidos, resultou a necessidade de se demolir toda a plataforma do cais existente, tendo sido mantidos os elementos estruturais principais constituídos pelas estacas, encabeçamentos, e respectivas vigas principais de interligação, bem como algumas vigas secundárias, nomeadamente os escudetes laterais. Refere-se que os elementos estruturais referidos foram alvo de beneficiação, de acordo com os resultados do relatório do LNEC e de projecto específico elaborado para o efeito.

Após a intervenção de beneficiação, foi construída uma nova plataforma em betão armado, com desenho que resultou das condicionantes anteriormente referidas.

• **Empreitada de Construção dos Edifícios** – A antiga configuração do conjunto edificado da ES apresentava-se descentrada relativamente ao cais 6, infra-estrutura focal relativamente à ES. Desta forma, um dos primeiros aspectos na abordagem ao programa que esteve na base da intervenção, foi anexar à ES o edifício 53 (Plano Director da BNL), de construção mais recente, integrada na intervenção de remodelação da BNL, onde se encontravam parqueadas embarcações da Escola Naval. A afectação deste hangar veio assim contribuir para um maior equilíbrio na relação entre as componentes edificada e marítima da ES. No limite oposto, a Sul do conjunto edificado, encontra-se o edifício do Comando que se caracteriza por uma construção mais recente, anos setenta. Todos os restantes edifícios, construídos nos anos trinta, apresentavam limitações funcionais e ambientais significativas.

Assim, no referente à caracterização da empreitada dos edifícios e após se ter procedido à remoção dos equipamentos existentes, tarefa que decorreu no âmbito da unidade, foi executada por pessoal da ES e após execução da fase de demolições, desenvolveram-se dois tipos de intervenção:

• **Remodelação – Edifício do Comando e Hangar (edifício 53)**

O edifício do Comando foi intervencionado profundamente ao nível das infra-estruturas técnicas e dos acabamentos. Manteve-se no essencial a compartimentação, registando-se contudo neste aspecto algumas alterações significativas, e a estrutura que também foi mantida, assinalando-se apenas alterações pontuais para adequação à nova configuração dos espaços.

Relativamente ao hangar, foi mantida a estrutura base, à qual foram adicionadas novas estruturas para permitir a ampliação deste edifício para ambos os lados.

• **Construção nova –** Todos os restantes edifícios

O programa da intervenção resultou num conjunto edificado caracterizado por três blocos: Bloco A, Bloco B e Bloco C, encontrando-se em cada um dos blocos áreas funcionais especificas, abordadas no quadro resumo e que serão desenvolvidas.

Os três blocos mencionados, possuem dois pisos e estão interligados entre si ao nível do piso superior, através de passadiços metálicos, elementos que constituem um factor essencial na interligação funcional de todo o conjunto edificado, aspecto que se torna ainda relevante, considerando que apesar da Esquadrilha se encontrar implantada ao longo de três quarteirões da BNL, os referidos passadiços constituem os elementos de composição arquitectónica que identifica a ES como uma unidade.

• **BLOCO A –** Constituído por três alas em forma um U. A ala Nascente corresponde ao edifício remodelado onde se encontra instalado o Comando, a ala Poente corresponde às Escolas e na ala Sul, que interliga as já referidas, encontram-se a secretaria, duas salas de aulas específicas, a sala do modelo, o auditório a sala de exposição de peças e as salas de estar. Ainda no Bloco A encontra-se a zona de preparação de alimentos, que, por ser uma actividade que não tem relacionamento directo com as restantes áreas funcionais, se encontra isolada com acesso apenas pelo exterior.

• **BLOCO B –** Constituído por três zonas distintas:

Serviço de Saúde – Volume só com um piso, apenas ligado ao Serviço de mergulho por uma galeria. Possui uma enfermaria para duas macas, três gabinetes de consulta e outros espaços de apoio.

Serviço de Mergulho – Desenvolve-se em dois pisos e possui, para além de um espaço amplo destinado aos botes e equipamento pesado, vários compartimentos para arrumos de material específico, incluindo os espaços de formação, oficinas para reparação e aferição de equipamentos de mergulho, um tanque de treinos e amplos balneários. Possui ainda gabinetes de apoio.

Produção e Distribuição de Energia – Desenvolve-se em dois pisos, no piso térreo possui um espaço amplo destinado à sala das baterias, em torno do qual se encontram outras áreas de apoio necessários à formação e manutenção das baterias, destacando-se a sala dos contentores de carga e descarga, a sala dos geradores e dos compressores. No piso superior da zona de Produção e Distribuição de Energia encontram-se localizadas a produção de água destilada, gabinetes de apoio e o simulador de navegação.

• **BLOCO C –** Espaço amplo subdividido em duas grandes áreas, uma destinada à oficina de mecânica e a outra que constitui um armazém. As áreas referidas correspondem ao hangar pré existente, que foi remodelado e ampliado com dois volumes laterais onde se encontram várias funções relacionadas com apoios à oficina de mecânica, serviços gerais, oficinas e laboratórios específicos, e gabinetes de apoio. Neste bloco encontra-se ainda um espaço para quatro viaturas e um parque de gases.

Para além das melhorias que as novas construções trouxeram para a ES, a intervenção constitui ainda um significativo acréscimo de qualidade para a BNL, pois não só resultou na renovação de infra-estruturas de apoio aos navios, como do ponto de vista visual contribuiu para a modernização da imagem de uma parte relevante da Estação Naval.

Colaboração da
DIRECÇÃO DE INFRA-ESTRUTURAS

QUADRO DE ÁREAS

	IMPLANTAÇÃO (m2)	CONSTRUÇÃO (m2)
BLOCO A	1.432,69	2.880,19
BLOCO B	2.873,34	4.998,68
BLOCO C	1.431,69	1.811,19
TOTAL	6.463,14	9.693,06

Bloco B - Sala das Baterias

Bloco B - Tanque de Mergulho

Bloco B-Serviço de Saúde

Blocos B e C- Passadiço de Ligação

O epílogo da presença portuguesa nas Molucas

Foi na sequência da conquista de Malaca que, pela primeira vez, os navios portugueses sulcaram os mares da Insulíndia, em busca das Ilhas das Especiarias, de onde vinha o cravo, a noz e o macis. Tive ocasião de referir anteriormente, como foram alcançadas as ilhas Molucas e que interesses suscitavam essas ilhas à coroa de Portugal, ao ponto de se digladiar com os castelhanos por causa da sua posse, desenvolvendo um considerável esforço militar para aí manter uma fortaleza e uma guarnição permanente, que porfiava carregar todos os anos um navio com cravo que seguia depois para Malaca e para a Índia. Só cerca de 1/8 desse carregamento era canalizado para a Europa, onde o mercado deste produto era escasso, apesar do restante entrar nos circuitos de comércio orientais com algum retorno para a coroa, fosse sob a forma de rendimento directo, fosse como recompensa de serviços prestados. As Molucas – onde se cultivava – eram, contudo, umas ilhas demasiado longínquas, cuja rota tinha várias dificuldades, causadas pela proximidade do Equador e pelo desencontro das monções. A viagem mais vulgar a partir de Malaca – aquela que os mercadores preferiam fazer por ser a mais lucrativa para quem lá andava – podia demorar um ano e meio, e mesmo a via mais curta e directa, feita pelo norte de Bornéu, era uma empresa difícil e perigosa que só agradava às elites da Índia e de Lisboa. Foram certamente estes problemas que dificultaram o controlo administrativo sobre aquelas ilhas. Não era fácil reunir os meios necessários para garantir o monopólio do comércio do cravo decretado pela coroa, sobretudo porque uma boa parte dos que não estavam interessados nele eram os milhares de portugueses que deambulavam pelo Extremo Oriente, vivendo mais ou menos em diáspora, entregues aos seus próprios negócios.

Tenho vindo a referir todos estes problemas, sempre que falei nas Molucas, mas não é demais repeti-lo de forma sintética, para que se possam compreender e relacionar as componentes de uma presença deficiente que acabou com uma expulsão inglória no final do século. Aquelas ilhas eram muito pobres e apenas produziam o cravo, cuja importância comercial não era a que se chegou a pensar no princípio do século. Só fazia sentido ir buscar o cravo, se isso fosse enquadrado num processo comercial mais vasto, envolvendo toda a região do Arquipélago e os circuitos mercantis do Índico, mas isso implicava uma liberdade mercantil para que o Império não estava vocacionado.

A percepção de que os rendimentos eram fracos para o esforço despendido é cada vez maior e o empenhamento nacional vai decaindo a pouco e pouco. Ser capitão de Ternate era interessante para uma certa nobreza, porque a viagem de regresso lhe daria o lucro compensatório de três anos de canseira, mas desde muito cedo que a própria capitania foi um foco de problemas, envolvendo figuras de pouco escrúpulo, a quem a distância e inacessibilidade apagavam o sentido do dever. Figuras singulares, como Duarte Galvão, são a excepção que confirma a regra.

Fragmento de uma carta onde se podem ver as Molucas, a ilha de Ceram e Amboino.
Atlas de Bartolomeu Velho, ci 1560.

A missão de Gonçalo Pereira Marramaque, de que falei na anterior Revista, era muito difícil e decorria em ambiente minado por problemas que já não tinham solução. A documentação diz-nos que visava retirar do poder o rei de Ternate, Cachil Aeiro, e repor a paz e a soberania em Amboíno, onde os hitos se tinham revoltado contra os portugueses. Este povo dominava a pequena península que fechava o ancoradouro principal da ilha e fora aliado sincero dos portugueses, mas revoltara-se recentemente, beneficiando da ajuda da rainha de Japara (ilha de Java). A campanha foi particularmente dura, mesmo depois de ter sido construída a fortaleza de madeira, na margem norte da parte mais abrigada da grande baía onde os navios tinham ficado fundeados e onde foram varadas todas as pequenas embarcações. A maioria dos testemunhos da época são muito críticos da forma como que se lidou com os problemas locais, e entrevê-se por entre a névoa dos textos, que os residentes "casados" tiveram alguma influência no desenrolar dos acontecimentos, mas é difícil perceber até que ponto. A verdade é que, enquanto decorria a campanha em Amboíno, onde Marramaque contava com a ajuda dos reis de Tídore e Bachão, Cachil Aeiro foi assassinado à saída da fortaleza de Ternate, depois de um encontro com o capitão Diogo Lopes de Lima (Mesquita?). E as circunstâncias desse acontecimento provocaram tal revolta nas ilhas, que todos se congregaram contra os portugueses. Sucedeu-lhe seu filho, Cachil Babu, que não teve dificuldade em acicatar os ódios e provocar um levantamento em toda a linha. Perdida a aliança dos restantes soberanos das Molucas e a braços com o recrudescimento da revolta dos hitos em Amboíno, Marramaque não conseguia acudir a todos os fogos e Ternate acabou por cair. A fortaleza rendeu-se após um longo cerco e a povoação portuguesa foi completamente devassada. Os que conseguiram sobreviver retiraram-se para Amboíno, terminando assim uma presença emblemática que fora o pomo de uma discórdia ibérica intensa. A posse das ilhas do cravo – A Questão das Molucas – que valera conflitos, conferências e tratados, e que se resolvera com o pagamento de uma avultada quantia ao imperador Carlos V, esfumava-se sem glória na sequência de uma agonia sem retorno que remonta aos anos quarenta ou cinquenta. É fundamental reler os factos e reflectir sobre eles, tentando perceber se o problema levantado pela viagem de Fernão de Magalhães não terá sido um problema político ibérico, resultando mais do contexto psicológico de uma rivalidade tradicional entre Portugal e Castela, do que no valor comercial ou estratégico dumas longínquas ilhas.

A empresa de Marramaque não resultou num desastre total porque Cachil Babu, depois de vencer os portugueses, tentou subjugar os seus aliados e fez com que o rei de Tídore procurasse abrigo no reatamento das relações com Portugal, permitindo a construção de uma fortaleza na sua ilha. Mas o prestígio nacional estava irremediavelmente abalado. Mesmo com a união das coroas ibéricas e a efectiva ajuda que Castela daria aos portugueses nas Molucas, em Banda e em Amboíno, os anos sequentes foram de persistente decadência até à ocupação holandesa em 1605.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Comandante Henrique Lopes de Mendonça (1856-1931)

"foi um perfeito tipo de marinheiro-letrado, dando à designação o sentido de personalidade que se realizou em plenitude, a um tempo interessado pela técnica da sua profissão de marinheiro (…) e pela missão a que a consciência de português, de homem e de artista o obrigava, uma obra de exaltação pelo livro e pela conferência, das qualidades mais nobres de Portugal"

Hernâni Cidade[1]

"um escriptor de raça e (...) um honrado carácter"

Bulhão Pato[2]

1890. Janeiro. O mês aproxima-se do seu termo. Alfredo Keil aparece em casa de Henrique Lopes de Mendonça, "«afogueado e ansioso», a pedir-lhe a letra para uma música que já estava composta". Este respondeu-lhe, hesitante: "«Isso é uma tarefa terrível. Compor versos para uma música já feita! Chama-se a isso andar o carro adiante dos bois.» Para tornar tudo mais difícil, Keil precisava do poema com a máxima urgência: não convinha «deixar arrefecer o entusiasmo do povo», a quem Keil queria fazer adoptar a marcha como um canto de reivindicação nacional. (…) Pacientemente, Mendonça ouviu Keil executar a partitura ao piano, «interrompendo-se para (…) fazer notar as reminiscências da Marselhesa e do fado que ele propositadamente introduzira, reflectindo o carácter sentimental da alma portuguesa e a sua ânsia ardente de liberdade». Foi finalmente em casa de Keil que Mendonça compôs «as estrofes, compasso a compasso, acomodando constantemente o verso não só à contextura musical, mas às intenções de cada frase, engastando uma sílaba em cada nota que ele arrancava ao piano»"[3].

Aqui nasceu o poema para «A Portuguesa». Assim nasceu o Hino Nacional. Foi no calor das reacções ao Ultimatum britânico de 11 de Janeiro de 1890, que surge a música que de seguida pede as palavras para dar voz a este momento de raiva e de exaltação patriótica.

É desta forma que Henrique Lopes de Mendonça se torna, involuntariamente, num dos heróis da República que se iria instaurar vinte anos mais tarde.

Henrique Lopes de Mendonça nasce em Lisboa, no 2º andar do nº 93 da Rua dos Calafates, actualmente Rua do Diário de Notícias, a 12 de Fevereiro de 1856, filho de António Raulino Lopes de Mendonça, funcionário da Câmara dos Deputados, e de Honorata Lopes de Mendonça. Num elogio fúnebre, seu pai foi definido como um "carácter de rija tempera, amassado nas lutas liberais que se feriram desde 1820 a 1851. Tinha a coragem, a mais austera das suas convicções profundamente democratas, e declarava-as bem alto, sem rebuço, n'um período em que pelo menos era preciso coragem para o fazer" [4]. Foram estes os princípios que moldaram também o espírito do jovem Henrique.

Arquivo histórico - BCM

Henrique Lopes de Mendonça – Capitão-Tenente

Fragata "D. Fernando II e Glória"

Parece ter tido uma meninice despreocupada. Até aos nove anos, vai visitando regularmente, na companhia de seu pai, o seu padrinho e tio António Pedro Lopes de Mendonça. Para além de primo de seu pai, ele era ainda irmão de sua mãe. As visitas eram primeiro na casa deste, ali na Travessa de S.Mamede, e, depois de 1860 e até à sua morte, em 1865, em Rilhafoles, onde foi internado por ter enlouquecido. No dizer de Carlos Leone [5], António Pedro "foi um homem do seu tempo, naquele sentido pleno em que moldou esse tempo tanto quanto ele o moldou a si." Num país que lentamente se recompunha das feridas das convulsões da primeira metade do século, as elites letradas de então tentavam levar o futuro ao povo. Sendo considerado um dos primeiros socialistas portugueses, António Pedro tentava transformar, pela pena e pela acção.

Politicamente, participou no campo setembrista nos combates da Revolução da Maria da Fonte e da Patuleia (1846-1847), demonstrando bem o seu pendor esquerdista. Ainda em 1847, foi convidado por José Estêvão para integrar a redacção do jornal *A Revolução de Setembro*, como articulista a tempo inteiro.

António Pedro "introduziu o folhetim literário no jornalismo, exerceu com espírito moderno a crítica literária e foi autor de um dos primeiros romances de actualidade, *Memórias de um Doido* (1849, reescrito em 1859), «romance contemporâneo», assim mesmo expressamente designado" [6].

Em 1850 fundou, com Francisco de Sousa Brandão, *O Eco dos Operários* [7], «colaborado por literatos e operários», como podia ler-se no cabeçalho, primeiro jornal que, inspirado nas teorias de Proudhon, Fourier, Louis Blanc, tomava a defesa da classe operária e apelava para a necessidade de organizar um movimento associativista, que vinha a esboçar-se desde 1834 e culminaria em 1872 com a fundação da Fraternidade Operária e a adesão à Associação Internacional dos Trabalhadores." [8] Todavia, para Antero de Quental, "Lopes

de Mendonça fora, apenas, uma voz «sem echo serio, um generoso *dilletante* revolucionário, um inoffensivo precursor»" [9].

Em 1851 publicou um *Manifesto Eleitoral* apoiando o regime saído da insurreição militar de 1 de Maio de 1851 que levou à queda de Costa Cabral e marcou o início da Regeneração. Ainda em 1852, com Sousa Brandão, fundou o Centro Promotor dos Melhoramentos das Classes Laboriosas [10] e que vai ser o impulsionador do movimento associativo lisboeta, local de debates e conferências e um centro importante de instrução[11]. Em 1860, após a recusa de António Feliciano de Castilho, foi nomeado para a cátedra de Literatura Moderna no Curso Superior de Letras de Lisboa.

Lopes de Mendonça reconhece em seu tio, "luminar brilhantíssimo da constelação romântica"[12], a sua primeira influência. E até na sua opção pelo mar reconhece a influência do tio. Henrique Lopes de Mendonça foi incorporado na Armada, como Aspirante extraordinário, em 27 de Outubro de 1871. A 9 de Julho de 1874 recebe guia de embarque para a fragata "D.Fernando", onde funcionava a escola prática de Artilharia Naval, sendo promovido a Guarda-Marinha no dia 13 de Novembro.

Ainda como Guarda-Marinha, ingressa como sócio no Clube Militar Naval em 1876. Nesse mesmo ano, entre outros que igualmente ingressaram, saliento Roberto Ivens e Wenceslau de Moraes, que também pelas suas obras e feitos, se bem que de cariz diferente, se irão destacar.

Foi oficial embarcado entre 1874 e 1886. O seu "período africano", onde navega pela costa ocidental africana (Cabo Verde, S.Tomé e Angola) decorre entre 1876 e 1882. Neste período, casa-se com Amélia Bordallo Pinheiro, irmã, entre outros [13], de Columbano e de Rafael Bordallo Pinheiro, em 1880, perdendo a sua mãe no ano seguinte.

Em 1879, tendo concluído os seus tirocínios, embarca na corveta "Bartholomeu Dias", onde faz o seu exame de Guarda-Marinha e é promovido a 2º Tenente. Por essa altura, solicita ser agregado à comissão geológica do reino, para "se applicar activamente ao estudo das sciencias geologicas" [14], mas o despacho do Director Geral da Marinha é negativo, afirmando que isso "seria um meio de iludir o serviço marítimo com prejuízo dos demais oficiais a ele obrigado" [15].

Até à sua promoção a 2º Tenente, já havia navegado pelos Açores, Escócia, Gales, Antuérpia, Messina e Angola.

É em Angola que a sua alma de artista mais se revela, desenvolvendo-se no período em que fez estação. Para Mendonça, Angola era calor e monotonia. E para vencer essa monotonia ia escrevendo. Nalgumas das suas cartas a Amélia escrevia poemas e, em Luanda, com outros camaradas que consigo estavam embarcados, promove e participa num sarau teatral. O tempo livre era ocupado por Mendonça em leituras e nas tentativas de aprendizagem de um instrumento musical. Como referiu numa carta a Columbano, "ando a aprender música e faço parte de uma fanfarra como baixo" [16].

Em Angola fazia-se, essencialmente, presença naval. Mas também fiscalização e policiamento, actuando sobre o tráfico negreiro. A Estação Naval era composta por navios de diferentes tipos, que permaneciam na região. Os elementos da guarnição iam sendo rendidos no local, fazendo-se a ligação com a metrópole através de paquete. Normalmente, o período de permanência na Estação era de dois anos.

O isolamento, então, era grande. As notícias chegavam uma vez por mês. E neste lento vai-e-vem, a vida seguia o seu rumo. É em Angola que recebe a notícia do nascimento da sua filha Virgínia. Aqui também recebe a notícia do falecimento da sua mãe.

Ainda em Angola, os seus ideais republicanos levam-no a apresentar a sua candidatura a Deputado por Luanda. Todavia, não foi eleito.

Em 1885 é promovido a 1º Tenente e, no ano seguinte, após doença, é exonerado do seu cargo de instrutor da Escola de Artilharia Naval. Nesse mesmo ano, bem como no de 1890, faz parte da comissão de redacção dos Anais do Clube Militar Naval, publicação onde vão surgindo os seus contributos para a elaboração de uma História da Marinha.

Promovido a Capitão-Tenente em 1891, é promovido a Capitão-de-Fragata em 1901 e a Capitão-de-Mar-e-Guerra oito anos depois, reformando-se em 1912, após ser dado como incapaz para todo o serviço.

Em 1931, no dia 24 de Agosto, dá-se o seu passamento. Celebram-se assim, em 2011, os oitenta anos sobre o seu falecimento.

História, Literatura, Jornalismo...

Em Lopes de Mendonça, é difícil fazer uma distinção clara entre história e literatura, pois ambas andam a par e de uma decorre a outra. A poesia e o teatro parecem ser, nos primeiros tempos, a sua escolha preferida. Notabiliza-se na sua época através do drama histórico, subindo a sua primeira peça, "A Noiva", ao palco do teatro D. Maria II no dia 9 de Fevereiro de 1884. Outras se seguiram, mas o seu sucesso causou-lhe alguns dissabores no seio da instituição militar, sendo criticado e criando, assim, algumas inimizades.

Em 15 de Janeiro de 1887, foi o conselheiro Andrade Corvo encarregado pela Academia Real das Ciências de escrever os estudos sobre províncias ultramarinas. Solicitando que lhe fosse apresentado "um official da armada, que pelo seu merecimento e letras o podesse coadjuvar no desempenho da importante commissão de que está encarregado", é ordenado a Lopes de Mendonça que "fique á disposição do referido conselheiro (...) para o auxiliar no cumprimento d'aquella commissão".

Ainda neste ano de 1887, vence o Prémio D.Luís promovido pela Academia Real de Ciências, com a sua obra «O Duque de Viseu». Esta peça, um drama em 5 actos e em verso, estreou em 19 de Março de 1886, no Teatro D.Maria II pela Companhia Rosas e Brazão. Foi triunfalmente recebida e atingiu a meia centena de representações. Para além do prémio, recebeu ainda o hábito de Sant'Iago, conferido pessoalmente por D. Luís I. Este prémio, ao qual também havia concorrido Eça de Queirós com "A Relíquia", originou depois mais uma polémica entre Eça de Queirós e Pinheiro Chagas, então presidente do júri das obras a concurso. Como diz Filomena Mónica, estes autores eram então os "fiéis inimigos".

Lopes de Mendonça, juntamente com Marcelino Mesquita e D. João da Câmara, formaram uma "trindade" de autores que, pelas suas obras, se havia tornado responsável pelo segundo fôlego do teatro de referência histórica.

Para além d'«O Duque de Viseu», com «A Morta» e «Afonso de Albuquerque», Mendonça quis criar um tríptico mostrando três momentos históricos distintos

mas correlacionados. Eugénio de Castro, citado por Francisco Rebello, diz o seguinte: "Esses três dramas, como os principais dramas do romantismo francês, são escritos em alexandrinos emparelhados e geralmente emplumados de ênfase; neles se surpreende a cada passo o rebuscado emprego de rimas ricas, e frequentemente o emprego de rimas exdrúxulas, que alongam a sonoridade rítmica; neles se usa e abusa propositadamente da antítese, obtida pela aproximação de palavras, imagens e tipos antinómicos, e sobretudo pelo choque do sublime com o grotesco; neles se cruzam, o que é ainda uma forma de antítese, as tiradas épicas com os arrulhos amorosos e os lamentos elegíacos com os chascos plebeus; neles se sobrepõe ordinariamente a ostentação, o brilho e o movimento dos episódios cénicos à meticulosa determinação dos caracteres; neles se acusa do primeiro ao último acto, a preocupação de obter a cor local e a realidade retrospectiva pelo vigilante rigor arqueológico com que é fixado nas rubricas o estilo dos cenários arquitectónicos, do mobiliário, da indumentária e das armas; neles se nota enfim a exclusão das unidades de tempo e de lugar, tão religiosamente respeitadas pelos clássicos" [17].

Col. António Pedro Vicente

Heróis do mar, nobre Povo,
Nação valente, imortal,
Levantai hoje de novo
O esplendor de Portugal!
Entre as brumas da memória,
Ó Pátria, sente-se a voz
Dos teus egrégios avós,
Que há-de guiar-te à vitória!

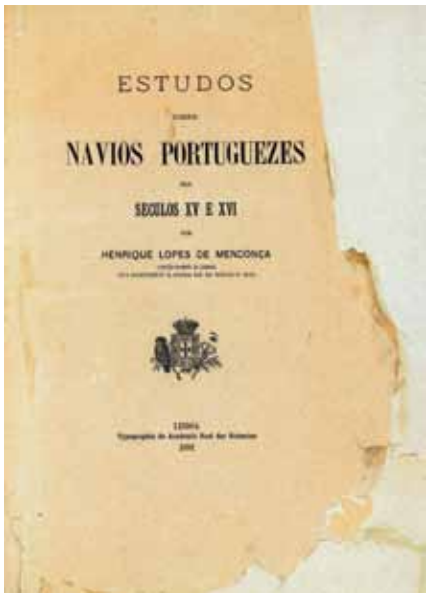
Às armas, às armas!
Sobre a terra, sobre o mar,
Às armas, às armas!
Pela Pátria lutar
Contra os canhões marchar, marchar!

Entre Julho de 1891 e Novembro de 1901 exerce as funções de bibliotecário da Escola Naval.

Em 31 de Outubro de 1889, o então Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar, Frederico Ressano Garcia, faz publicar a portaria onde afirma que "sendo da maxima conveniencia a publicação de uma obra, onde se historiem methodicamente os feitos da nossa marinha de guerra, illustrada em todas as partes do mundo, desde o começo da monarchia, por grande numero de conquistas e descobertas e por ousados navegadores de fama universal; (...) hei por bem encarregar o primeiro tenente da armada Henrique Lopes de Mendonça de proceder á elaboração déssa obra, ficando auctorisado a reqisitar directamente de todas as estações officiaes os subsidios necessarios para a executar e a empregar todos os meios que julgue conducentes ao melhor desempenho d'esta importante commissão confiada ao seu zelo e intelligencia". Por esse motivo, Lopes de Mendonça passa à situação de oficial em "comissão especial", facto este que prejudicará a evolução da sua carreira naval.

A sua História Naval, como um todo, nunca chegou a existir. Porquê? Numa carta escrita ao Chefe de Estado Maior da Majoria General da Armada, em 1 de Novembro de 1911, em resposta à solicitação do Ministro da Marinha acerca da execução do despacho que o encarregou de escrever a Historia Marítima de Portugal, assim somos esclarecidos:

"(...) tratei de recopilar na Bibliotheca Nacional e nos archivos publicos todos os subsidios utilisaveis. A poucos passos dados, reconheci com magua que mal me chegaria a vida, apenas com o meu trabalho individual, isento de auxiliares, para a elaboração de uma obra synthetica e completa, sobre assumpto vastissimo, que se prendia com os problemas mais complexos da história portuguesa. Deliberei pois vir aproveitando os subsidios já colligidos na elaboração de obras parcellares, e vali-me da publicidade que me proporcionava a Academia das Sciencias, a qual incluiu esses trabalhos nas suas collecções. Consinta VEx[a] que cite, entre elles, os Estudos sobre os navios portugueses nos seculos XV e XVI [18], que mereceram da autorisada penna de Oliveira Martins a qualificação de obra exhaustiva, e O Padre Fernando Oliveira e a sua obra nautica [19], em que tive a honra de dar a publico, alem da biographia extensa do illustre nautographo quinhentista, a primeira obra que sobre a construção naval se escreveu em lingua portuguesa. (...) Effectivamente, a falta quasi absoluta de obras subsidiarias, aggravada no meu caso com a carencia de auxiliares technicos, obriga o pesquizador a exercitar-se na pratica de paleographia, e ler e summariar documentos immensos, a multiplicar extraordinariamente o seu cabedal de apontamentos, notas e verbetes, a gastar finalmente em arduas tarefas de cabouqueiro o tempo que lhe fallece para a construcção de um solido edificio (...)."



BCM

É opinião unânime que as obras por si referidas foram a base da "arqueologia naval" portuguesa. Sobre a primeira referida por Mendonça, peço emprestadas as palavras de Contente Domingues confirmando que "esta é ainda a obra incontornável sobre a matéria: disse-o Avelino Teixeira da Mota no "Comentário preliminar" que abre a edição moderna, podemos repeti-lo sem pejo nos dias de hoje. Obra modelar pelo estudo global das principais embarcações portuguesas da época das grandes viagens marítimas, e também pela revelação de preciosa documentação técnica praticamente ignorada até então, apesar de, como é natural, algumas das acepções aqui expressas carecerem de revisão. Voltemos porém ao comentário de Teixeira da Mota, que tudo diz em poucas linhas: "[Henrique Lopes de Mendonça] foi o fundador dos estudos de Arqueologia Naval em Portugal.... Os *Estudos*.... volvido tanto tempo, continuam a ser o livro básico para o erudito que se debruça sobre questões de arqueologia naval portuguesa, ao mesmo tempo que, com a sua linguagem clara e simples, constituem leitura agradável para quem deseje simplesmente adquirir umas luzes sobre a matéria neles versada" (pp. XV e XVI)[20].

O pioneirismo de Lopes de Mendonça é também demonstrado quando desenterra do esquecimento o *Livro da Fábrica das Naus* do Padre Fernando Oliveira, personagem que recentemente voltou a despertar interesse. Assim o apresenta Mendonça: "(...) philologo como João de Barros, aventureiro como Fernão Mendes Pinto, perseguido pela Inquisição como Damião de Goes, navegador como

D.João de Castro, porventura o unico dos escriptores de architectura naval do seu tempo e do seu paiz, (...) elle representa em Portugal uma das mais brilhantes personificações do espirito do livre exame em pleno século XVI, (...) mas o que mais decisivamente recommenda o padre Fernando Oliveira á attenção e ao respeito da posteridade são os seus merecimentos excepcionaes de escriptor nautico. (...)" [21]

Mas a atenção de Mendonça reparte-se por muitos e variados assuntos. Já desde 1879 era sócio correspondente da Real Academia das Ciências, passando a sócio efectivo em 1900 e assumindo a presidência da Academia das Ciências em 1914-15. Foi sócio da Sociedade de Geografia a partir de 1890. E, entre 1901 e 1929, é professor de Geografia, História e Literatura na Escola de Belas Artes. Ainda em Maio de 1911, é criada, pelo Ministério do Fomento, a Repartição de Turismo, da qual também faz parte, como membro agregado ao seu Conselho. Ainda em 1911 forma, com alguns autores teatrais, a Associação de Classe dos Autores Dramáticos Portugueses. De curta existência, não chegou a reunir mais de 50 associados. Já em 1925, com outros autores teatrais e compositores musicais, funda a Sociedade de Escritores e Compositores Teatrais Portugueses, uma cooperativa anónima de responsabilidade limitada e que, anos mais tarde, se transformou naquilo que é hoje a Sociedade Portuguesa de Autores.

Não se pense, contudo, que Lopes de Mendonça era um carácter austero. A bondade e ternura do seu coração, para além de se tornarem evidentes em muitas das suas cartas, facilmente se verificam na atenção que dedica às crianças. Assim, é director de uma revista especialmente dedicada aos mais novos, *O Gafanhoto* [22], tendo publicado, em 1904, a "História de Portugal contada aos pequenos portugueses". Mas para além d'*O Gafanhoto*, ainda foi director da 1ª série da revista *Serões* [23] e do *Diário Popular*, entre 9 de Março e 24 de Abril de 1911, isto após um período em que este jornal se manteve encerrado entre 1 de Janeiro e 8 de Março desse ano.

Entre 1913 e 1919 vai publicando regularmente [24] curtos contos n'«O Comércio do Porto». Quase todos, para não dizer todos, vão beber a inspiração a episódios verídicos, essencialmente da História de Portugal, abrangendo temas que vão desde Viriato até ao combate do «Augusto de Castilho». Esses contos foram depois reunidos em oito volumes, tais como "Fumos da Índia" ou "Sangue Português", por exemplo, sob o título global de «Cenas da Vida Heróica».

Henrique Lopes de Mendonça
Columbano Bordalo Pinheiro - Museu do Chiado

Arquivo histórico BCM

CMG Henrique Lopes de Mendonça

Em jeito de conclusão, a vida e obra de Henrique Lopes de Mendonça não se esgota neste curto artigo. No seu trajecto de vida, conseguiu deixar marca na Cultura nacional (e escrevo Cultura, propositadamente, com a inicial maiúscula) em duas áreas aparentemente inconciliáveis: na História, área do rigor, como fundador da Arqueologia Naval portuguesa e no Teatro do seu tempo, área da liberdade poética, com as suas peças de teatro e reflexão crítica. Homem do seu tempo, no seu tempo, até as palavras que emprestou à música de Keil foram força de intervenção política durante cerca de vinte anos, até à instauração da República, e desde então, até hoje, como voz de Portugal no mundo.

Alexandre Cartaxo
CFR

Notas:

[1] CIDADE, Hernâni, «Uma exposição de livros de homens do mar», *Anais do Clube Militar Naval*, Número especial comemorativo do 1º centenário do Clube Militar Naval 1866-1966, pp. 84-85.
[2] PATO, Bulhão, Cartão manuscrito, Espólio Lopes de Mendonça, Biblioteca Nacional, N53/1063
[3] RAMOS, Rui, *O Cidadão Keil*, pp.57-58. Entre aspas, são as palavras de Lopes de Mendonça, em entrevista dada ao Diário de Notícias de 18 de Novembro de 1910.
[4] Elogio fúnebre num recorte de jornal, Espólio Lopes de Mendonça, Biblioteca Nacional, N53/1059.
[5] LEONE, Carlos in http://cvc.instituto-camoes.pt/figuras/lopesdemendonca.html, consultado em 02FEV11.
[6] REBELLO, Luiz Francisco, *Três espelhos*, p.91
[7] Em *O Operário*, de 10 de Agosto de 1879, o socialista portuense J. Maria Pina considerava aquele jornal de Lisboa como o primeiro jornal socialista do país. Citado por Maria Guimarães e Castro, *O Operário (1879-82) e o movimento socialista no Porto*, p.15.
[8] REBELLO, Luiz Francisco, *Três espelhos*, p. 150
[9] *O Operário*. Porto, 30 de Maio de 1880, citado por Maria Guimarães e Castro, *O Operário (1879-82) e o movimento socialista no Porto*, p.14.
[10] Curiosamente, aqui decorreram as reuniões que conduziram à criação do Clube Militar Naval.
[11] CASTRO, Maria Guimarães e, *O Operário (1879-82) e o movimento socialista no Porto*, pp. 18 e 19.
[12] *Henrique Lopes de Mendonça, A sua vida e a sua obra*, p. [2].
[13] Foram doze filhos, dos quais sobreviveram nove.
[14] Arquivo Central de Marinha, Caixa 756.
[15] Arquivo Central de Marinha, Caixa 756.
[16] Carta a Columbano Bordalo Pinheiro, Espólio Lopes de Mendonça, Biblioteca Nacional, N53/14.
[17] REBELLO, Luiz Francisco, *Fragmentos de uma dramaturgia*, p.25.
[18] Publicado em 1892, pela Academia Real das Ciências.
[19] Publicado em 1898, pela Academia Real das Ciências.
[20] DOMINGUES, Francisco Contente, *Bibliografia comentada.*
[21] *O Padre Fernando Oliveira e a sua obra nautica*, 1898, pp. 3, 81 e 82.
[22] A 1ª série foi publicada entre Abril de 1903 e Dezembro de 1904, surgindo a 2ª série entre Janeiro e Dezembro de 1910.
[23] A 1ª série publicou-se entre 1901 e 1904.
[24] Uma regularidade quase semanal!

Bibliografia:

Arquivo Central de Marinha, Henrique Lopes de Mendonça, Caixas 756 e 1416.

Biblioteca Nacional, Espólio Lopes de Mendonça, N53

CASTRO, Maria João de Abreu Mena Guimarães e, O Operário (1879-82) e o movimento socialista no Porto, Dissertação de Mestrado em História Contemporânea, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do porto, Porto, 1999.

DOMINGUES, Francisco Contente, Bibliografia anotada da Arqueologia Naval Portuguesa (1892-2003), [s.l.], [s.d.].

LEONE, Carlos, http://cvc.instituto-camoes.pt/figuras/lopesdemendonca.html, consultado em 02FEV11.

MÓNICA, Maria Filomena, «Os fiéis inimigos: Eça de Queirós e Pinheiro Chagas» in *Análise Social*, vol. XXXVI (160), 2001, pp. 711-733.

PEREIRA, Jorge Ramos, «Henrique Lopes de Mendonça. Investigador e historiógrafo de alto nível intelectual que muito honrou o País e dignificou a Armada», in *Memórias*, Vol. IV, Lisboa, Centro de Estudos da Marinha, 1974, pp. 21-45.

RAMOS, Rui, *O Cidadão Keil. Alfredo Keil, A Portuguesa e a Cultura do Patriotismo Cívico em Portugal (Fim do Século XIX – Princípio do Século XX)*, Alfragide, D.Quixote, 2010.

REBELLO, Luiz Francisco, «Evocação de Henrique Lopes de Mendonça (no cinquentenário da sua morte)», in *Fragmentos de uma dramaturgia*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1994, pp. 23 a 31.

REBELLO, Luiz Francisco, *Três Espelhos. Uma visão panorâmica do teatro português do Liberalismo à Ditadura (1820-1926)*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2010.

SAMPAIO, Albino Forjaz de (dir.), *Henrique Lopes de Mendonça: a sua vida e a sua obra*, Lisboa, Empresa do Diário de Notícias, 1926.

TOMADAS DE POSSE

DIRECTOR DO MUSEU DE MARINHA

• Em 13 de Janeiro ocorreu no Pavilhão das Galeotas a tomada de posse do novo Director do Museu de Marinha, CALM AN Bossa Dionísio, que rendeu o CMG Rodrigues Pereira. Presidiu à cerimónia o Director da Comissão Cultural, VALM Vilas Boas Tavares, com a presença de muitos militares e civis em particular pessoal em serviço naquele Museu e familiares do empossado.

Após a leitura da O.A. usou da palavra o novo Director de que se realça: *" ... O Museu de Marinha (MM) aqui está a dar o seu contributo para uma verdadeira Cultura Marítima em consonância com a vontade manifestada pelo Rei D. Luís, o único monarca português que comandou navios, de enorme sensibilidade artística e cultural, em conservar um passado histórico tão presente na memória colectiva nacional, decretando em 22 de Julho de 1863 a constituição de uma colecção de testemunhos relacionados com a actividade marítima portuguesa, embrião do MM, que por esse facto comemorará 150 anos de existência em 2013..."*

No final e das palavras do VALM V. Boas Tavares deve referir-se:*"...o Museu de Marinha aproxima-se do seu 150º aniversário. Pretende-se que nas comemorações da efeméride se evidenciem já passos concretos no sentido de uma significativa transformação do Museu, designadamente ao nível do incremento da qualidade e da renovação da narrativa da sua exposição permanente. A remodelação do Museu, em conexão com a concepção e o desenvolvimento, em conjunto com o Ministério da Cultura, do novo projecto museológico permanente dedicado à Marinha, à Navegação, à expansão da Cultura Portuguesa no Mundo e à epopeia das Descobertas e em articulação com este, constitui, seguramente, o projecto mais importante do MM, nos curto e médio prazos...*

...Por outro lado, a renovação do MM não poderá deixar de ser acompanhada da sua capacitação, nomeadamente nos planos técnico e técnico-científico; capacitação que, por um lado, sustente o processo de transformação que se pretende concretizar e, por outro, permita a integral satisfação dos requisitos inerentes à credenciação do MM, de acordo com a Lei Quadro dos Museus Portugueses e a sua consequente integração na Rede Portuguesa de Museus..."

O CALM AN António José Ravasco Bossa Dionísio nasceu em Lisboa, foi aluno do Colégio Militar, e entrou para a EN, sendo promovido a G/M.

Estagiou na École des Fourriers da Marinha Francesa e na Westland Helicopters Limited, UK. Tem o Curso "Foreign" Purchaser" do Defense Institute of Security Assistance Management dos EUA, o CGNG, o CCNG e o CSNG do ISNG e o Curso do UK Logistic Support Arrangement do Ministério da Defesa do UK.

Esteve embarcado no NRP's "Cte João Belo", "Alm Gago Coutinho" e "Sagres". Em terra foi instrutor na E. AB, Chefe dos Serv. de Gestão de Material dos SS's e do Apoio às Reparações no AA, Adjunto do VALM Chefe da Missão para a Construção das FF's "Vasco da Gama", Adjunto e depois Chefe da Deleg. em Washington (EUA) da referida Missão e, simultaneamente, oficial de ligação junto do Naval Sea Systems Command, Chefe da Secção de Gestão de Existências da Rep. do Planeamento do Aprovisionamento e Gestão de Existências da DA, Professor da Área Cientifica de Logística Naval da EN, Chefe do Centro de Abastecimento da DA, Subdirector da DA e Chefe da Div. de Logística do Joint Command Lisbon da NATO.

Chefiou a Deleg. da Marinha na negociação de apoio logístico aos helis com o UK Logistic Support Arrangement e chefiou o GT para o estudo e concepção preliminar do Sistema de Informação do Ab. Foi Director da DA e mais recentemente Presidente da Comissão Executiva das Jornadas do Mar 2010.

Da sua folha de serviços constam diversos louvores e condecorações.

DIRECTOR DO ABASTECIMENTO

• Na manhã de 4 de Fevereiro na Direcção de Abastecimento teve lugar a cerimónia de tomada de posse do novo Director CALM AN Teixeira Alves que substituiu o CALM AN Lila Morgado e que foi presidida pelo SSM, VALM Oliveira Viegas. Assistiram ao evento muitos militares e civis, em particular pessoal daquela Direcção.

Foto 1SAR FZ Pereira

Após a leitura da OA usou da palavra o novo Director sendo de realçar: *"… Encontro a Direcção de Abastecimento num processo de profunda transformação, sustentada numa visão de gestão moderna… agora é necessário consolidar, porventura reajustar face à experiência decorrente da prática e esse será o meu grande desafio, a minha Missão. ... Implementar a auditoria e o controlo interno, tendo como objectivo primeiro a Accountability numa matriz de economia, eficiência, eficácia e ecologia, esta última como pilar de modernidade, eliminando desperdícios e redundâncias;*

A Auditoria Interna deverá contribuir para a melhoria do controlo dos riscos de: Segurança física das pessoas e instalações; segurança alimentar, higiene e saúde no trabalho e ambiente..." e mais à frente refere *"...Na decorrência das orientações constantes do Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infracções Conexas da Marinha, a Direcção de Abastecimento produzirá o seu próprio Plano, o qual será amplamente publicitado, no âmbito interno, bem como monitorizado em sede de Relatório de Actividades...".*

Seguiu-se o discurso do VALM SSM de que se destaca: *"...A consolidação do apoio aos meios navais recentemente recebidos e aos que se perfilam a curto e médio prazos – refiro-me aos Submarinos da classe "Tridente" aos Patrulhas da classe "Viana do Castelo" e às Lanchas de Fiscalização Costeira – são um dos objectivos que aponto ao CALM Director de Abastecimento.*

Não menos importante é também o desafio decorrente da nova realidade que é a A.A SA., consubstanciada factualmente no início da Acção de Manutenção na fragata "Alvares Cabral".

O CALM AN José Arnaldo Teixeira Alves nasceu em Arouca, iniciou o Curso de AN da EN, que concluiu em Setembro de 1977.

Serviu a bordo dos NRP's "Alm. Pereira da Silva", "Baptista de Andrade" e N.E. "Sagres". Colocado na Chefia do Serviço de Apoio Administrativo, da SSF, desempenhou funções na Repart. de Vencimentos e Abonos. Exerceu funções no Depart. Financeiro que acumulou com as de Adjunto Comercial das Of. Navais, bem como leccionou na Escola de Pilotagem, dos Serviços de Marinha de Macau.

Chefiou a Repart. de Administração Financeira da DA, tendo posteriormente, sido responsável pelo Centro de Alimentação. Prestou serviço na Fábrica Nacional de Cordoaria, onde inicialmente chefiou a Divisão Comercial e posteriormente o Departamento Financeiro da Divisão Industrial, tendo sido membro da sua Comissão Liquidatária. Em Janeiro de 1994 regressou à DA responsabilizando-se pela Secção de Armazenagem e posteriormente chefiando, interinamente, o Centro de Abastecimento.

Exerceu funções no EMA, na Divisão de Pessoal e Organização, onde chefiou a secção de Carreiras de Pessoal não Militar.

Em Janeiro de 2000, assumiu as funções de Adjunto-Financeiro no Gab. do VALM SSM.

Foi o Oficial de Ligação português junto da NAMSA, no Luxemburgo. Subdirector da DA, em Setembro de 2009 tomou posse como Director do Apuramento de Responsabilidades.

Frequentou o CGNG, o International Defense Management Course, na NPGS, em Monterey, Planeamento e Controlo de Gestão, no Instituto Nacional de Administração e o Programa de Direcção de Empresas (2003), na Escola de Direcção e Negócios da Associação de Estudos Superiores de Empresa e concluiu o CPOG no IESM.

Recebeu vários louvores e Condecorações.

HOMENAGEM DA ESCOLA NAVAL AO PROF. DOUTOR ERNÂNI LOPES

O Professor Doutor Ernâni Lopes foi oficial da Reserva Naval entre 1964 e 1967, tendo pertencido ao 7.º CEORN (Curso Especial de Oficiais da Reserva Naval), classe de Administração Naval. Foi também membro fundador da AORN (Associação de Oficiais da Reserva Naval), tendo sido, desde sempre, o seu Presidente da Mesa da Assembleia Geral.

Demonstrando o profundo amor que sempre dedicou à Marinha e em especial à Escola Naval, o Professor Doutor Ernâni Lopes, talvez pressentindo que já não lhe restava muito tempo para transmitir às gerações mais novas os seus princípios e ideais, tinha agendado, a seu pedido, com o Comandante da Escola Naval, uma palestra ao Corpo de Alunos a ter lugar no final de Novembro último, subordinada ao título "Porque é que a Marinha é importante para Portugal".

Infelizmente já não foi possível concretizar este seu desejo. No entanto, muito provavelmente, o ensinamento que ele gostaria de ter transmitido aos alunos da Escola Naval, nessa ocasião, centrar-se-iam em três temas por ele em muitas ocasiões referidos:

Onde está	Pôr
Facilitismo	Exigência
Vulgaridade	Excelência
Moleza	Dureza
Golpada	Seriedade
Videirismo	Honra
Ignorância	Conhecimento
Malandrice	Trabalho

- O lema da AORN: "…e *bem serviram sem cuidar recompensa*"

- As "receitas" do Ernâni: "*Estudar, estudar, estudar. Trabalhar, trabalhar, trabalhar e trabalhar*".

- A via Útil para o Futuro:

O Professor Doutor Ernâni Lopes fazia parte, como já vinha sendo habitual, da Comissão de Honra das Jornadas do Mar 2010, organizadas pela Escola Naval. Não tendo sido possível efectuar a entrega da lembrança que lhe era destinada na sua qualidade de membro da Comissão de Honra, na cerimónia de encerramento das Jornadas do Mar, devido ao seu estado de saúde já debilitado, resolveu a Escola Naval organizar uma singela homenagem a título póstumo, ao *camarada* Ernâni Lopes, como ele gostava de ser tratado.

Essa pequena homenagem, presidida pelo Comandante da EN, teve lugar na sala "Reserva Naval", no passado dia 14 de Janeiro de 2011, tendo contado com a presença da viúva, Dra. Isabel Rodrigues Lopes e da filha Maria Salazar, major médica na Força Aérea. Estiveram também presentes o Presidente e Vice-presidente da Direcção da AORN, respectivamente Comandante Joaquim Moreira e Dr. Mário Baptista.

No final, o Comandante da EN ofereceu um almoço aos participantes, seguindo-se uma visita à área da Estação Naval, dado o interesse manifestado pelos visitantes em conhecer os novos meios e instalações.

Colaboração da ESCOLA NAVAL

LANÇAMENTO DO LIVRO "I CONGRESSO NACIONAL DE SEGURANÇA E DEFESA"

No passado dia 14 de Dezembro, na Academia das Ciências de Lisboa, foi lançado o Livro "I Congresso Nacional de Segurança e Defesa", em cerimónia presidida pelo Professor Doutor Adriano Moreira, Presidente daquela Academia e do Conselho Científico do Congresso e com a presença de uma vasta audiência, onde se destacava um elevado número de membros das Comissões de Honra, Científica e Organizadora do Congresso.

O referido Congresso, organizado conjuntamente pela AFCEA Portugal e Revista Segurança e Defesa, foi realizado no Centro de Congressos de Lisboa, nos dias 24 e 25 de Junho de 2010, e teve o alto patrocínio do Presidente da República.

A publicação agora editada é mais do que um livro de Actas do Congresso, pois deve ser considerada também como o último acto das actividades programadas para a realização do objectivo de promover a apresentação e assegurar a divulgação de contributos para o aprofundamento do estudo e da reflexão sobre os temas da Segurança Nacional, no seu sentido mais lato.

Neste livro apresentam-se, numa primeira parte, informações sobre a organização, notas introdutórias, discursos de abertura e conclusões do Congresso. A segunda parte integra mais de trinta textos de intervenções de oradores e conferencistas nas sessões plenárias e nas mesas redondas, distribuídos pelas quatro áreas temáticas seguintes: o Património Imaterial Nacional; as Responsabilidades Nacionais na Europa e no Mundo; Capacidades e Formas de Intervenção; Propostas para uma Estratégia de Segurança Nacional. São igualmente divulgados em suporte digital (CD agregado ao livro) mais de cinquenta comunicações submetidas ao Congresso em resposta ao apelo lançado pela organização (*call for papers*).

Esta obra, pelo reconhecido valor científico e actualidade das comunicações nele publicadas assim como pela elevada qualidade dos seus autores, merece lugar destacado nas bibliotecas das Escolas e Institutos Superiores, civis e militares, que se dedicam ao ensino da ciência política, da segurança e defesa e das relações internacionais.

REVISITAR AS COMEMORAÇÕES HENRIQUINAS 50 ANOS DEPOIS

O IMPORTANTE PAPEL DA MARINHA

Na sessão cultural de 14 de Dezembro, o Presidente da Academia de Marinha, ALM Vieira Matias, começou por agradecer à Comissão Cultural da Marinha o empréstimo dos livros de Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos, realizado em 1960 no âmbito das Comemorações Henriquinas, ao Dr. João Abel da Fonseca, Secretário da Classe de História Marítima, pela organização da sessão e coordenação das intervenções, e ao Dr. José Manuel Pina, da RTP, pelas facilidades concedidas na disponibilização dos filmes de arquivo – de que foram passados excertos alusivos ao tema da sessão, acompanhando as conferências. Relativamente a estas, disse ter a certeza de que iriam reavivar memórias de um tempo exaltante, em que os Portugueses viram com satisfação a repercussão internacional daquelas comemorações e puderam constatar, com orgulho legítimo, o prestígio de que Portugal gozava no seio da comunidade das nações.

Mesa da presidência

Informou, por fim, não ser possível a apresentação da conferência do Prof. Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, por motivo de doença, o que lamentou.

O Dr. João Abel da Fonseca dissertou sobre: "**O Contexto Histórico das Comemorações Henriquinas de 1960",** afirmando:

As minhas primeiras palavras vão para Vossa Excelência Senhor Presidente, a atestarem o meu reconhecimento, por ter aceite, coadjuvado pelo pleno do Conselho Académico, a minha sugestão para que, ao comemorarem-se os 550 anos da Morte do Infante D. Henrique, realizasse a nossa Academia uma evocação do que foram as Comemorações Henriquinas de 1960, e mormente o importante contributo que para elas teve a nossa Armada. Quando o fiz tinha presente, a par do significado da exaltação da figura histórica, que é expoente máximo da nossa identidade nacional na Historiografia mundial, tal é o caso do Infante D. Henrique, também a evocação do fundador desta Casa, o Senhor ALM Sarmento Rodrigues, então Director da Escola Naval, e Presidente da Comissão nomeada, na altura, para os eventos a realizarem-se no âmbito da Marinha Portuguesa, bem como a do Senhor ALM. Teixeira da Mota, pela sua proeminente participação na publicação da grandiosa obra Portugaliae Monumenta Cartographica, também ele um académico fundador e que na Presidência da instituição sucedeu ao primeiro.

O meu reconhecimento, porém, não fica por aqui, já que também Vossa Excelência veio a aceitar a proposta do nosso Secretário-Geral, para que eu assumisse, para o efeito, a coordenação desta Sessão, o que muito me honrou e distinguiu, no exercício da obrigação devida a um Secretário da Classe de História Marítima, muito embora, houvesse, entre os outros Confrades, quem o pudesse assumir com maior conhecimento e mais propriedade.

Nomeou, o Governo da altura, para presidir às Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, o então Presidente da Academia Portuguesa da História, a mais antiga das academias nacionais, o Senhor Professor Doutor Caeiro da Mata. A também copiosíssima obra Monumenta Henricina, recebeu a coordenação do eminentíssimo académico Senhor Professor Doutor Manuel Lopes de Almeida, que pôde contar, entre outros colaboradores, com o destacado empenhamento do não menos douto Pe. Dias Dinis.

> [...] Nesta hora histórica em que todos os povos civilizados se associam gostosamente a nós na celebração festiva do Centenário, Portugal sente-se maior, por haver devassado para a Humanidade, mercê de seu esforço heróico e inteligente de há séculos, novos mares, novos céus e novos mundos, "dilatando a Fé, o Império".
>
> ("Prefácio", In *Monumenta Henricina*, vol. I, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960, p. XXI).

Por ocasião do 6º Centenário do Nascimento do Infante D. Henrique realizou a Academia de Marinha o II Simpósio de História Marítima, acolhido ao tema geral Os

Dr. J.Abel da Fonseca

Cte. A. Saturnino Monteiro

Cte. E. Serra Brandão

CALM L. Roque Martins

Prof. Doutor F. Contente Domingues

Descobrimentos Portugueses no Século XV, e com os subtemas: Ciência Náutica, Infante D. Henrique e Tratados Internacionais.

Das Actas editadas, em 431 densas páginas, também hoje disponíveis, destaca-se a conferência inaugural evocativa do Infante D. Henrique, pelo saudoso académico emérito Jorge Borges de Macedo, e a de encerramento, a cargo do académico efectivo Fernando Carvalho Rodrigues, intitulada "A Descoberta e os Descobrimentos", num total de 26 comunicações, das quais 7 se incluíam no subtema dedicado ao Infante.

Apesar de Bandung, Portugal mantinha na época, no contexto das nações, uma posição que lhe permitiu dar a desejada visibilidade externa às Comemorações.

Assim sendo, importava trazer até nós Chefes de Estado que pela sua significativa presença representassem essa evidência nos diferentes Continentes. A ansiosa obstinação de encontrar o lendário Prestes João das Índias foi, deste modo, consubstanciada com a visita do Imperador Hailé Selassié, da Etiópia, logo em finais de Julho de 1959.

Avançando para Oriente, escolheu-se o Estado que, no passado, tinha sido protagonista da celebração do primeiro tratado de amizade entre uma potência asiática e Portugal, o reino do Sião, após a tomada de Malaca. Suas Majestades o rei Bhumibol da Tailândia e a rainha Sirikit chegaram a Lisboa em finais de Agosto de 1960.

A agenda sobrecarregada do Presidente Sukarno, da Indonésia, fez preceder esta sua, em Maio daquele ano, representando o espaço que mais longinquamente demandáramos, Timor.

O Brasil sempre representou a imagem dum país irmão, que em extensa área da América, connosco partilhava a mesma língua, e mais perto estava, quiçá, do nosso coração. A coincidir com as celebrações mais destacadas, tais foram o cortejo naval de Sagres e a inauguração do Padrão dos Descobrimentos, em Belém, tivemos entre nós o Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, numa visita apoteótica que as imagens da época bem documentam.

Bem se poderia dizer, então, que estávamos orgulhosamente acompanhados!

Concluímos com palavras de Adriano Moreira, nosso Académico Emérito: "Nenhuma Cultura pode receber o Passado, só a benefício de inventário".

Seguiu-se a comunicação, "**O Desfile Naval de Sagres e a Parada na Avenida da Liberdade**", tendo o seu autor, Comandante Saturnino Monteiro dito:

As comemorações que integraram dois espectáculos militares de grande beleza: o desfile naval em Sagres e o desfile militar na Avenida da Liberdade. A respeito do primeiro, a que não assisti, apenas vos posso dizer o que me contaram os camaradas que o organizaram e nele tomaram parte e aquilo que vem descrito no número especial dos Anais do Clube Militar Naval.

Fotos: Anais CMN

Treze Marinhas estrangeiras fizeram-se representar nas Comemorações por 28 navios de guerra, 6 cruzadores, 18 "destroyers" ou fragatas, 4 navios diversos e 9 grandes veleiros. Com excepção de dois transportes, um brasileiro e outro argentino que ficaram em Lisboa, todos esses navios tomaram parte no desfile naval de Sagres acompanhados pelos navios portugueses, o aviso de 1ª classe "Bartolomeu Dias", 5 fragatas e a "Sagres".

Quem conhece o ambiente místico e o simbolismo do lugar, nesse dia 7 de Agosto ornado de bandeiras e repleto de gente, poderá imaginar a grandiosidade do espectáculo.

No final do desfile, o navio-chefe, que era o "Bartolomeu Dias", em que ia embarcado o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Guerreiro de Brito, fez o sinal de: «Seguir para Lisboa; actuar independentemente».

A respeito do desfile das forças de cadetes e de marinheiros que teve lugar em Lisboa, na Avenida da Liberdade, três dias depois, posso-vos referir mais alguns detalhes uma vez que, por ser Comandante de Companhia da Escola Naval e ter alguma prática na matéria, fui encarregado de organizar.

O comandante das forças em parada «in nomine» era o Almirante Tenreiro, o chefe do estado-maior era o comandante Spínola que fazia a ligação entre mim e o Estado Maior Naval. Tive como auxiliares o capitão-tenente Bustorff Guerra e o 1º tenente Miranda Gomes.

Tomámos a nosso cargo a organização das forças, num total de 3.800 homens, com o desembarque de cerca dos 3.000 que se encontravam a bordo dos navios fundeados no Tejo, com o transporte para o Parque Eduardo VII, e finalmente a movimentação das forças para as suas unidades, o que tudo foi feito em cerca de cinco horas sem a menor falha.

Naquele dia 10 de Agosto à hora exacta, já com os Presidentes do Brasil e de Portugal e demais convidados nas respectivas tribunas, foi feito o toque de avançar e começou o desfile, que foi um espectáculo deslumbrante de cor e movimento.

Os cadetes da Argentina, do Brasil, da Espanha e de Portugal, em número de 536, todos de branco dos pés à cabeça, todos eles praticamente com o mesmo uniforme, abriam o desfile, em representação dos povos que sobre o azul do mar, seguindo caminho do Sol, ou navegando para Oriente ao seu encontro, cumpriram a herança do Infante, dando mundos novos ao mundo.

A maior parte das forças estrangeiras trazia enormes bandeiras de seda que conservaram ondeando ao vento durante a marcha. Os oficiais italianos usavam vistosos talabartes de seda azul; os espanhóis faixas de ouro e grenat. Os Ingleses usavam botins pretos envernizados. Muitas outras nações usavam polainas e bandoleiras de lona branca.

Os fuzileiros do Brasil em vez de usarem a arma ao ombro, levavam-na em bandoleira, portanto com os canos voltados para cima, e dentro de cada um uma pequena bandeirinha portuguesa de papel. As companhias brasileiras pareciam canteiros de manjericos com cravos, deslocando-se majestosamente pela Avenida da Liberdade.

Creio que este desfile terá sido um dos mais

notáveis jamais realizado por forças de Marinha, não só pelo grande número de países que nele participaram, mas também por ter tido lugar no cenário maravilhoso que é a nossa Avenida da Liberdade numa manhã de sol radioso repleta de uma multidão entusiástica que não se cansava de aplaudir os marinheiros. Pelo menos, foi esta a opinião dos comandantes das forças estrangeiras, que não se cansaram de nos tecer os maiores elogios.

Na intervenção seguinte, o Comandante Serra Brandão explicou que, por força das circunstâncias, participou na maior parte das acções comemorativas do Infante D. Henrique.

Logo na Escola Naval, a convite de Sarmento Rodrigues, escreveu as Notas Navais na edição especial de "Os Lusíadas", feita pela Escola.

Também acompanhou, com Teixeira da Mota, a romagem dos cadetes da Escola Naval a Sagres, sob o comando de Saturnino Monteiro. Participou na organização do "**Colóquio Internacional de História Marítima – 1960**", objecto da sua intervenção, realizado em 14, 15 e 16 de Setembro de 1960, no Mosteiro dos Jerónimos, para tratar de "Os Aspectos Internacionais das Descobertas Oceânicas nos séculos XV e XVI".

Disse o Comandante Serra Brandão:

O colóquio teve o alto patrocínio do Ministro da Marinha de Portugal, da Comissão Eexecutiva das Comemorações do Quinto Centenário da Morte do Infante e foi presidido pelo ALM Sarmento Rodrigues, director da Escola Naval, e pelo ALM Lemonnier, secretário perpétuo da Academia de Marinha de Paris. Os discursos de abertura foram feitos pelo ministro da Marinha Quintanilha Mendonça Dias e pelo secretário-geral da Academia de Paris. O de encerramento coube, como era natural, a Sarmento Rodrigues.

O colóquio foi, na verdadeira acepção da palavra, um acontecimento notável, que se deveu ao prestígio internacional de Teixeira da Mota, à história marítima portuguesa dos séculos XV e XVI, também internacionalmente conhecida, e ao tema das comemorações - uma das principais figuras da história marítima mundial.

Basta lembrar que o tema do colóquio não podia ser mais adequado às comemorações de uma das personagens da nossa história marítima com maior notoriedade internacional e que teve um papel decisivo no lançamento da Expansão Europeia. Foi o Infante que abriu as portas que permitiram a chegada dos Europeus a todas as partes do Mundo, tornando-o eurocêntrico até meados do século passado, quando a nova divisão do Mundo nos fez recuar a Tordesilhas. A maioria das vinte teses originárias de oito países foi da autoria de historiadores franceses e portugueses, com Jaime Cortesão, Armando Cortesão, Virgínia Rau, Ferreira David e Teixeira da Mota. Por iniciativa deste, aproveitando, como já disse, o nome do historiador, as suas amizades pessoais e as suas relações culturais, foram convidadas as figuras mais prestigiadas e mais produtivas no que diz respeito à História das Descobertas, à História do Navio e à História Marítima em geral, oriundas de numerosos países estrangeiros. O colóquio foi um verdadeiro sucesso em todos os seus aspectos e não há dúvida de que foi daqui que, no pensamento de Sarmento Rodrigues, nasceu a ideia da criação de um grupo de Estudos de História Marítima, em Portugal, no âmbito da Marinha e por ela organizado e que acabou por dar lugar em 1978, à nossa Academia.

Col. CALM Roque Martins

Interveio a seguir o CALM Roque Martins que dissertou sobre "**A Viagem de Circum-navegação do Curso D. Lourenço de Almeida**", cujo texto será objecto de publicação na próxima edição da R.A.

Na última conferência do ciclo **"O Caso Excepcional *Portugaliae Monumenta Cartographica"*** o Prof. Contente Domingues afirmou:

Numa época em que as expressões "projecto" ou "programa de investigação" não faziam ainda parte do léxico de quantos se ocupavam profissionalmente da investigação científica, delineou-se e levou-se a cabo em Portugal uma das obras mais significativas que se publicaram até hoje no domínio da cartografia histórica, prenunciando formas de trabalho que só se vulgarizariam mais tarde: a publicada em 6 volumes no ano de 1960, no quadro das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique.

Os trabalhos de preparação da PMC tiveram início em 1955, com um objectivo extremamente ambicioso: reconhecer e publicar todos os especímenes remanescentes da cartografia portuguesa dos séculos XV e XVI, que levaram Armando Cortesão a 19 países e inúmeros arquivos e bibliotecas públicas e privadas. Devendo-se à sua iniciativa, a obra teve depois a colaboração de Avelino Teixeira da Mota, ao tempo já reconhecido como um dos mais notáveis especialistas da História da Náutica Portuguesa. Teixeira da Mota teria aliás um papel determinante no sentido em que nos últimos volumes é seu o principal trabalho de coordenação e autoria de textos: dos 74 que são de sua lavra, 25 constam do vol. IV (o volume V constituindo-se como um acrescento ao plano inicial, versando a cartografia do século XVII, e o VI respeita aos índices).

A PMC foi o zénite de uma forma de fazer a História da Cartografia que, no decorrer da década de 70, seria progressivamente posta em causa, resultando a publicação da monumental The History of Cartography de John Brian Harley e David Woodward (a partir de 1987) na consagração do novo paradigma da disciplina: sem que isso, porém, tirasse o valor a uma obra que ainda hoje é frequentemente citada como um marco de referência nas publicações da disciplina.

Estas breves referências não esgotam todavia o assunto, ficando prometida a realização de uma sessão futura dedicada à explanação devida do que é e do que significou a elaboração e publicação da Portugaliae Monumenta Cartographica.

Seguiu-se um curto período em que alguns membros da assistência trouxeram o seu testemunho pessoal dos acontecimentos que viveram no âmbito das comemorações de 1960.

Nas suas considerações finais, depois de agradecer aos oradores pela qualidade das intervenções, o Almirante Vieira Matias salientou como à época a comunidade internacional quis homenagear com a sua presença – 26 dos 32 navios que participaram no Desfile Naval de Sagres eram de Marinhas estrangeiras – a memória dos nossos navegadores dos séculos XIV e XV.

O prestígio de Portugal, onde a maritimidade está viva - disse a terminar - *não pode ser prejudicado pela incúria ou omissão, cabendo-nos a todos pugnar pela sua preservação.*

Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA

HIERARQUIA DA MARINHA 3

ARRAIS

A palavra arrais é de origem árabe e, segundo a Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, significa mestre ou patrão de embarcação. A sua utilização em Portugal remonta ao início da nacionalidade, quando identificava o patrão de uma embarcação de pesca, tal como hoje acontece relativamente às de mais pequeno porte.

Relativamente à tripulação das galés, é de notar que a designação de arrais aparece usualmente a seguir à palavra alcaide. Tal facto indicia que, a bordo desses navios militares, o posto de arrais era inferior ao de comandante, equivalendo, provavelmente, ao de mestre. Valdez dos Santos refere, em "Hierarquia Naval", que esta ilação é corroborada por Santa Rosa de Viterbo, quando afirma que «... o arrais não era o primeiro oficial ou personagem das reais galés.».

Os arrais gozavam de alguns privilégios e isenções fiscais e jurídicas, como se pode ler num extracto de uma Carta Régia, datada de 6 de Janeiro de 1298, e intitulada «Confirmação do foro dos alcaides e arrais e petintais das galés», passado por D. Dinis. Neste documento, apresentado por Carbonel Pico em "Terminologia Naval Portuguesa anterior a 1460", é afirmado o seguinte:

«D. Dinis pela graça de Deus Rei de Portugal e do Algarve a quantos esta carta virem, faço saber que eu querendo guardar aos alcaides, arrais e petintais das minhas galés os foros (pensões) e costumes que houveram com os outros Reis que antes de mim foram, e querendo-lhes fazer graça e mercê; outorgo-lhes nesta guisa, que sejam quites *doste* (?) e *danuduua* (?) e de fossadeira (tributo) e das outras peitas (tributos) que a mim pertencem. E eles devem estar prestes para entrar nas minhas galés, quando mester fizer. E aqueles alcaides e arrais e petintais que aí forem, assim eles como os seus filhos que aí ficarem depois deles, devem vir perante o meu almirante... E outrossim mando e tenho por bem que se os ditos alcaides e arrais e petintais fizerem alguma coisa, ou deverem algumas dívidas, que o alcaide nem os alvazires (oficiais de justiça) nem os mordomos não os travem deles nem os constranjam por nenhuma dívida que devam...».

Relativamente aos arrais de Setúbal, o documento estabelece que não eram obrigados a ter cavalos «contra suas vontades», privilégio que também foi concedido aos arrais de Lisboa.

Existem outros documentos que confirmam «todos os seus privilégios, foros, liberdades e bons costumes de que sempre usaram» e, a par destes, outros em que se renovam ou afirmam os seus direitos, destacando se os de 3 de Junho de 1388 e de 11 de Fevereiro de 1397, promulgados no reinado de D. João I, nos quais se estabelece a parte que competia aos arrais na divisão das coisas tomadas pela frota a que pertenciam.

Refere Silva Marques, em "Descobrimentos Portugueses", que os arrais de Lisboa não dependiam da justiça civil, mas sim do almirante ou do alcaide do mar, enquanto no Porto a sua jurisdição era uma competência dos juízes ordinários da cidade. Ainda sobre os privilégios dos arrais, Valdez dos Santos, na obra antes referida, afirma que no século XVII, por intermédio de um alvará régio (1657), os «Homens do Mar de Riba Tejo e Costa, mestres, arrais e marinheiros» foram dispensados do serviço nas fronteiras, tendo só que prestar serviço na Marinha.

António Silva Ribeiro
CALM

VIGIA DA HISTÓRIA 30

AINDA A ESCRAVATURA

Em 28 de Março de 1684 D. Pedro fez publicar uma lei sobre a arqueação dos navios negreiros porque , até aí , " os carregadores e mestres das naus violentavam de tal forma os escravos embarcados , trazendo – os tão apertados e unidos o que resultava na morte de muitos deles " .

As normas estabelecidas na Lei em causa, que seguidamente se resumem , ajudam a perceber quão má deveria ser a situação até então

Estabelecia – se que todos os navios fossem arqueados , nos portos , pelos oficiais da Coroa . Os navios que saíssem de Angola deveriam ser arqueados , mesmo que já o tivessem sido anteriormente , não podendo a nova arqueação ser superior à anteriormente fixada .

Se o navio fosse de coberta e nelas houvesse portinholas seriam lotados em 7 cabeças por cada 2 toneladas , não havendo portinholas seria lotado em 5 .

Todos os navios seriam obrigados a levar mantimentos suficientes para fornecer 3 refeições por dia a cada escravo e água em quantidade para lhes fornecer 1 canada por dia .

Estabelecia – se , para o cálculo da água e mantimentos , que a duração da viagem de Angola para Pernambuco seria de 35 dias , para a Baía seria de 40 dias , e para o Rio de Janeiro de 50 dias

No cálculo dos mantimentos e da água deveria ser incluída a parte correspondente à guarnição .

Sempre que algum escravo adoecesse deveria ser colocado separadamente dos outros e convenientemente tratado

Em cada navio negreiro deveria seguir embarcado um padre para dizer missa aos dias santos e assistir aos moribundos (1)

Quanto estivessem a carregar escravos era proibido que os navios contactassem com quaisquer outras embarcações e , ao largar , deveriam ser acompanhados até 2 a 4 léguas de terra por uma lancha enviada pelo Governador .

O diploma estabelecia quais as penas paras as infracções , degredo , perda do ofício e multa aos oficiais da Coroa que permitissem carregar mais escravos do que a lotação enquanto os mestres dos navios , que o fizessem , seriam degradados por toda a vida para a Índia e pagariam multa .

O diploma em causa não logrou , pelo menos de início , ser cumprido como se extrai de uma carta do Bispo de S. Tiago datada de 13 de Julho de 1684 na qual escrevia :

" Em 24 de Junho chegou do Cacheu o mestre João Gomes e nele esperava viessem algumas peças (escravos) que lhe tinha mandado buscar …. E com efeito me vinham 5 ou 6 peças escolhidas as quais morreram todas no mar por ocasião de que a viagem foi de 19 dias , pouca água traziam e muita gente que meteu com ambição dos fretes de que morreram mais de 130 peças " .

Com. E. Gomes

Nota: Durante alguns anos estalou um conflito porquanto muitos padres alegando a escassez de pagamento se recusavam a embarcar.

Fonte: *Monumenta Missionária Africana vol. VI – 2ª série*

Conversando com...

1º Tenente Rita Carvalho

Comandante do N.R.P. "Águia"

RA - O nosso objectivo tem sido conhecer as motivações, as experiências e de algum modo as expectativas das mulheres na Armada… sabendo que cada caso é um caso e que estamos perante alguém que por alguma razão nos foi dado entrevistar. No seu caso, Senhora Tenente Rita Carvalho (RC), como oficial de carreira, quando entrou para a Escola Naval?

RC – Em Outubro de 2000…

RA – Quando começa o ano lectivo! Já tinha ligações à Marinha?

RC – Sim. Havia colegas da minha mãe que eram enfermeiros na Marinha. Eu, quando tinha o 10º ano pensei alistar-me mas eles aconselharam-me a fazer o 12.º e concorrer à Escola Naval e foi o que eu fiz.

RA – Fez os exames de admissão…

RC – De matemática, fui admitida, entrei e gostei. Sem problemas. Gosto do que estou a fazer e por isso cá estou.

RA – No momento em que entrou já não era novidade a existência de raparigas na Escola mas de qualquer maneira sempre era um mundo diferente, militar, e onde predominavam os rapazes…

RC – Sim. Havia uma maioria de rapazes mas tive a sorte de no meu curso ter concorrido o maior número de raparigas até então. Vinte e uma, foi mesmo muito. Não sentimos qualquer tipo de problema na integração. Talvez por ser uma realidade.

RA – É isso que verifico…

RC – É igual! Tanto para um rapaz como para uma rapariga, ambos vindos da sociedade civil é um primeiro ano de adaptação, de aprendizagem de novas rotinas militares. Eu não sentia essa diferença.

RA – A pergunta só tem cabimento porque havia realmente rapazes que estranhavam o ambiente militar e acabavam por abandonar a Escola. Cinco anos em grande actividade?

RC – Nós, a nível académico, temos um horário muito sobrecarregado; Desporto, as cadeiras em si, toda a vida militar, as formaturas. Também as actividades extra-curriculares como conferências, concertos, as presenças nas outras Academias. Toda a vida curricular na Escola Naval é muito sobrecarregada e isso, sim, é um bocadinho diferente das faculdades lá fora. Mas se calhar é essa vivência que nos faz ficar…

RA – Acha que sim?

RC – Eu gostei.

RA – Presumo que sim, claro. No meu curso éramos catorze ao todo, só de marinha e quatro eram destinados à Aviação Naval que foi extinta no segundo ano. Mas no curso a seguir eram já sessenta. Vocês, quantos eram?

1TEN Rita Carvalho

RC – No início, após termos feito o Compromisso de Honra… julgo que devíamos ser uns sessenta e tal.

RA – Dão sempre uma margem para chumbos …Experiências de mar? Quando é que começam?

Sentada no gurupés da "Sagres"

RC – É logo como candidatos.

RA – Como é?

RC – Na terceira fase de selecção, durante o concurso existe um período que é para saber se somos aptos para a vida militar num embarque. Eu tive a sorte de embarcar na «Sagres e foi muito agradável.

RA – Aqui na costa?

RC – Fomos a Portimão e voltámos. Foi uma coisa pequenina…

RA – Foi um bom "aperitivo"!

RC – Foi muito bom. Depois a partir daí, no final de cada ano lectivo temos uma viagem de instrução em que testamos e praticamos aquilo que andámos a aprender nas aulas, ao longo do ano, nomeadamente a Navegação em Águas Restritas, Costeira, Astronómica (agora no 2.º ano), a Marinharia, os Regulamentos, a Organização…

RA - Outras actividades?

RC – Participei nas equipas femininas de futebol de cinco e de voleibol da Escola Naval e da Selecção da Armada, numa ou outra prova de atletismo na Base, e também num Campeonato de Orientação. Com muito prazer!

RA – Significativo! E desportos náuticos?

RC – Sim! Integrados na Cadeira de Marinharia. Remo e vela.

RA – A terminar a Escola Naval, qual foi a vossa viagem de "guarda-marinhas"?

RC – No último ano, como aspirantes, embarcámos em dois navios e fizemos o estágio a bordo de duas unidades navais diferentes. Eu, inicialmente estagiei na Lancha Hidrográfica «Andrómeda» e depois na corveta «João Roby». Três meses em cada…

RA – Após o Estágio?

RC – Já promovidos a Guarda-Marinhas podemos escolher o navio e eu tive a sorte de poder continuar no mesmo navio onde estagiei, o N.R.P. "João Roby",exercendo as funções de Adjunto do Oficial Imediato para a Gestão do Pessoal, de Oficial Responsável pela Formação, Chefe do Serviço de Operações e de Chefe da Equipa de Vistoria.

RA – Um vasto leque… já em 2005. Dos Recursos Humanos ao Direito Marítimo, Nacional e Internacional, passando pela área Operacional. Fizeram aquele treino de apoio a populações sinistradas?

RC – Sim, por duas vezes integrado no Plano de Treino Operacional e no Treino Assistido do N.R.P. "João Roby". Foi feito na Escola de Limitação de Avarias… no Alfeite. Creio que me lembro de si! E posteriormente durante a participação num exercício no Arq. da Madeira – o ZARCO.

RA – Fiz, recordo-me, "Um dia com…" mas que não chegou a ser publicado. Eu não me recordo de ninguém, eram muitos e muito

ocupados. Fiquei impressionado com a organização do exercício e a perfeita coordenação do pessoal. Sei iam para os Açores!

RC – Fomos. Estive na «Roby» dois anos e além duma comissão de três meses nos Açores, fiz vários exercícios nacionais (Distrex, Contex, Swordfish…) e internacionais, nomeadamente a integração da Força da«Euromarfor» no Mediterrâneo, com idas à Tunísia, Marrocos e França. Foi muito engraçado!

RA – Como foi? Conta lá!

RC – O navio atracou no porto de Bizerte, na Tunísia, local onde integrou a força e, apesar de todo o programa protocolar ainda nos foi possível visitar algumas cidades nomeadamente a capital, Tunis, de forte influência francesa.

Equipa feminina de voleibol

Descendo o Rio Minho

RA – Que países participaram?

RC – França, Itália, Espanha e Portugal.

RC – Fizemos Viagens de Instrução de Cadetes, participámos num "Cadet Training" em Itália, em La Spezia, com navios italianos, alemães e franceses. Foi uma experiência muito enriquecedora.

RA – E esse distintivo?

RC – É de navegação. Tenho quatro mil horas de navegação. É o de bronze, correspondente a mais de 3000 horas.

Após dois anos na "Roby" fui destacada para o Centro de Busca e Salvamento Marítimo de Lisboa (MRCC LISBOA – Maritime Rescue Coordition Centre) e Sala de Operações do Comando Naval actualmente designado por Centro de Operações Marítimas (COMAR), em Oeiras, no edifício do Comando Naval. Foi uma experiência completamente nova. São duas funções diferentes, desempenhadas no mesmo espaço.

RA – Muito mais sossegado!

RC – Nada disso! Se antes estava onde era preciso salvar as pessoas, agora estava no local em que era responsável por empenhar meios e mandar salvá-las. Gostei muito de lá estar!

RA – Houve algum incidente mais notável?

RC – Muitas boas histórias, outras menos boas. O sucesso da Emergência no mar tem muito a ver com a Prevenção da Segurança. Infelizmente muitos dos cidadãos que recorrem ao mar como forma de trabalho ou lazer, desconhecem ou não praticam as recomendações de segurança e isso , por vezes, dificulta a nossa acção. Se no Mar nos sentimos úteis à sociedade, ali ainda mais!

RA – A coordenação… Recordo ao largo das Berlengas, num clarear do dia, com um nevoeiro cerrado, dezenas de ecos de barcos de pesca e um que vinha em rumo de colisão com a fragata. Apitámos desalmadamente mas tivemos de manobrar… cortaram-nos a proa e vinha tudo a dormir! O timoneiro, bem apontado a Peniche, em cima da cana do leme!

RC – A Marinha de Recreio também nos causa preocupações. Posso recordar uma acção de busca e salvamento bem sucedida. Recebemos no MRCC um alerta de socorro, despoletado pelo EPIRB (Emergency Position-indicating Radio Beacon), proveniente de um veleiro português, que se encontrava a navegar em águas de Cabo Verde, fora da nossa área de actuação.

Entrámos de imediato em contacto com as Autoridades de Cabo Verde, e com os contactos de emergência do skipper para confirmarmos a localização da embarcação pois estava a ser difícil confirmar a sua posição e a natureza do alerta.

O N.R.P. "Águia"

Falámos com as entidades cabo-verdianas e, solicitámos o empenho nas buscas dum navio de guerra americano que se encontrava na zona, para averiguar e prestar apoio, se necessário. O helicóptero do navio voou cerca de duzentas milhas, detectou o veleiro português já em fase de afundamento e resgatou o navegador solitário que se encontrava junto a uma rocha.

RA – Isso devia ficar nos Anais da História!

RC – Como este há tantos outros casos…

RA – Mas a verdade é que as pessoas não sabem o que a Armada faz. Às vezes nem os da casa. Sei que estou reformado, mas desconhecia que houvesse periodicamente uma corveta nossa nas águas da Islândia. Fiquei atónito! Como era possível eu não saber…

Os seus amigos, de fora da Armada, saberão alguma coisa?

RC – Sim! Sabem quando estou a navegar, porque preciso que me ajudem numa ou noutra situação, perguntam aonde vou, se há mau tempo ficam preocupados, principalmente agora, porque estou sozinha, acompanham-me imenso.

RA – Creio que é casada com um oficial da Armada. Também é de marinha?

RC – Sim e não! Ele é engenheiro naval e é quatro anos mais antigo que eu.

RA – Ah! Conheceram-se na «Roby»!?

RC – Não. Não. Foi antes.

RA – Têm que coordenar a vossa vida. Tive colegas casados com colegas…

RC – É um problema dos casais com a mesma profissão. Têm as suas limitações. Temos que gerir melhor o tempo, ter uma agenda mais organizada.

RA – Está embarcado?

RC – Na «Sagres»!

RA – Então, Está longe. Neste momento, algures, no Atlântico Sul. Ainda não passaram o Cabo Horn?

RC – Estão já no Chile, em Punta Arenas!

RA – Na minha última Comissão, 28 meses, entre Angola, Timor, Macau e Moçambique, a grande preocupação da Guarnição era saber quem estaria de Serviço no dia da chegada a Lisboa. Por isso mesmo, o Natal!

Quando fui mandado regressar a Lisboa, para um Curso, deixei estabelecida uma inexorável "Escala de Ferro", como lhe chamavam. Chegaram na antevéspera, claro!

Vêm pelo Cabo?

RC – Pelo Suez. Vão a Alexandria e passam pela Argélia…

RA – A outra sua função era mais na área militar-naval?

RC – Tem a ver com as actividades Operacionais do Comando Naval, em diversos domínios.

RA – Ainda não se especializou? E o comando, como foi?

RC – A Especialização virá a seguir. Depois de lá, embarquei na Lancha de Fiscalização «Águia», onde assumi o comando no dia 8 de Outubro de 2009, as minhas actuais funções.

RA – Como se processou a entrega de comando?

RC – Foi imediata! Fiz um curso de Comandantes e Imediatos de Unidades Navais no CITAN, o Centro de Instrução Táctica Naval e fiz o embarque na «Cisne», da mesma classe, tudo durante o mês de Junho.

RA – Um tipo de preocupação que foi assumida em 1962, mas não ainda a esse nível. Em Funções de Fiscalização…

RC – A missão principal é a de Busca e Salvamento Marítimo mas, também somos responsáveis pela Fiscalização Marítima, tudo o que tenha a ver com a actividade da Pesca e das embarcações de Recreio. Além de fazermos missões na Zona Marítima do Centro, fazemos reforço às Zonas Marítimas do Norte e do Sul de acordo com as necessidades.

RA - Substituem uma que falhe?

RC – Habitualmente no Sul há três e como reforço somos a quarta.

RA – E no Norte?

RC – É um patrulha…

RA – Tem a ver com o mar, suponho. A guarnição é composta de quantos elementos?

RC – No total, somos oito. Um oficial que é o Comandante, o Mestre que é um sargento de manobra e seis praças.

RA – Um de cada especialidade?

RC – Um cabo e um marinheiro Condutores de Máquinas, um cabo Artilheiro e um grumete TA, a nova classe de Técnicos de Armamento, um cabo de Comunicações e um marinheiro Electricista.

RA – Estas novas classes terão dois anos? Os Manobras são agora Manobras e Serviços… os Condutores Auto.

RC – Aproximadamente. Isso!

RA – É a bordo o elemento mais jovem?

RC – Estou a meio da tabela. O Mestre tem quarenta e cinco.

RA – Tem já algum episódio interessante?

RC – Ainda não.

RA – A inspecção das redes pode ser complicado…

RC – Pode. Mas o que a Guarnição me diz é que os pescadores têm uma abordagem diferente ao verem que o comandante é uma mulher. Alguns querem perceber o porquê dos nossos autos e vêm a bordo esclarecer dúvidas, até porque esta classe tem alador de artes.

RA – Não têm poço à popa?

RC – Não! É a classe mais antiga. De 1975. Quando vêem que é uma mulher são mais cuidadosos. Mas nunca tive problemas, felizmente. Mostro e explico e como contra factos não há argumentos… até ao momento funcionou tudo bem.

RA – À saída da Naval vivi experiências semelhantes mas por ser muito jovem para as funções de imediato que estava a exercer. Gratificantes, devo dizer.

RC – Tem sido uma experiência simpática e enriquecedora. Quando aparece um novo comandante, os pescadores passam logo a palavra. Certamente que todos já sabem quem é a comandante da «Águia» . Tem corrido tudo muito bem.

A bordo do N.R.P. "Águia"

RA – E detectam muitas falhas?

RC – Existem algumas, infelizmente. Mas estamos cá para colmatar e para ensinar, principalmente. Depende das artes da pesca, da época do ano, da zona, etc.

RA – Que é que poderia ser uma motivação para um jovem que precisasse de orientação profissional?

RC – Uma carreira militar não é como qualquer profissão lá fora. Tem de se ter uma dedicação e uma disponibilidade para a missão que outras carreiras não exigem. Exige disponibilidade, trabalho e entrega, factores que também são necessários em outras profissões de responsabilidade como um médico, um gestor..

A Comandante com a guarnição do N.R.P. "Águia".

É preciso gostar-se do que se faz, é fundamental.

RA – Não me refiro aos que não têm vocação militar mas aos que têm alguma simpatia mas não conhecem.

RC – O facto de ser uma carreira diferente, de termos experiências novas, de dois em dois anos variarmos de funções, ou até menos, e de evoluirmos em termos de formação. Eu, em cinco anos de carreira já vou na terceira função diferente e ao longo destes anos tenho aprendido muito e evoluído como pessoa e como profissional e, isso é o que mais marca na carreira de oficial da Armada. Evoluir e experimentar novas funções e novos cargos que noutra carreira será um pouco mais limitado. Fazer formação e contribuir para uma sociedade. É muito gratificante.

RA – Não julgo que seja uma questão geracional mas sinto necessidade de pôr a uma jovem o tema do Serviço Militar Obrigatório.

RC – É um bocado subjectivo. Não vivi a época do SMO.O SMO fazia uma coisa que infelizmente que a sociedade está a perder. Quer a gente quisesse quer não, o facto de todos os jovens irem ao Serviço Militar Obrigatório trazia valores que lhes eram incutidos, da melhor ou da pior forma (isso não está aqui em causa) e que neste momento essa "escola" não existe e isso vai-se sentir nas gerações seguintes. As pessoas vão sentir falta, disso não tenho dúvidas.

RA – Como definirias esses valores?

RC – A responsabilidade, o respeito, principalmente o respeito mutuo pelas pessoas que é importante e que se pode vir a perder e que é mau para a sociedade em si. Era um Serviço à Nação, pode assim dizer-se.

Também, por outro lado, não concordo que as pessoas que não podem ver militares, tenham de vir para cá obrigadas. É uma balança um bocado difícil de equilibrar.

Talvez se pudesse encontrar uma alternativa e se pudesse investir nisso para que se não perdessem esses valores.

RA – A pergunta que fica no ar é porque tendo uma carga horária tão pesada, exigências nos exames tão rigorosas, uma progressão nos estudos tão balizada, há ainda tantos jovens a concorrerem à Escola Naval. Será uma questão de vocação? De qualquer modo nos contactos com os seus amigos fora da Armada, como os vê?

RC – Para ficar na Escola Naval é preciso gostar! Verifico que me sinto realizada e que tenho uma estabilidade que os jovens hoje em dia dificilmente têm, apesar de ter missões que implicam directamente com a minha vida. Sei que no início da carreira tenho uma vida muito mais activa, em termos de embarques e que, mais tarde irei continuar a receber formação … por patamares. É o que penso agora.

RA – Dava para conversarmos muito mais. Desejo que faça um bom comando e agradecemos a sua disponibilidade.

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1TEN

VIVER MELHOR!

Muito se fala em alimentação, cuidados de saúde, exercício físico, habitualmente em longos artigos, revistas e publicações desta área. Este artigo é para os jovens e não só, pois a prevenção da saúde deve ser uma preocupação da juventude, pois na idade dos «entas» pode já ser tarde demais!
Deve afixá-lo na porta do armário do quarto, para ir lembrando de vez em quando….

O corpo humano é uma máquina de engenharia biológica perfeita, mas necessita de ser cuidada, e quanto mais cedo melhor.

As áreas que requerem mais atenção:

- Peso corporal
- Alimentação
- Exercício físico
- Tensão arterial
- Dislipidémias
- Diabetes
- Tabaco

PESO CORPORAL

Este é um indicador que nos permite aperceber de uma forma expedita que algo não está a funcionar bem. Existem várias tabelas que definem o peso corporal ideal e que estabelecem uma relação entre altura e peso.
O grande perigo reside na obesidade geral e na concentração de adiposidades na região abdominal. Adicionalmente o excesso de peso prejudica a coluna vertebral, o que origina na maior parte dos casos patologias nesta área, para além de problemas de circulação sanguínea nos membros inferiores.
O peso corporal nunca é controlado com curas milagrosas, mas sim através do exercício físico e da alimentação apropriada.

ALIMENTAÇÃO

Existem tratados sobre alimentação mas, em síntese, alguns tópicos a fixar:

(1) Cinco refeições durante o dia
(2) Evitar comer muito à noite (mortal!)
(3) Desde cedo comer poucos doces
(4) Cortar bebidas gasosas
(5) Evitar «fast food»
(6) Evitar bebidas alcoólicas destiladas / caipirinhas / shots
(7) Beber bastante água

EXERCÍCIO FÍSICO

O exercício físico praticado com regularidade trás, entre outros, os seguintes benefícios:

(1) Aumenta as resistências naturais do corpo humano a várias doenças
(2) Desenvolve as qualidades físicas: resistência, velocidade, força, flexibilidade, coordenação motora e potência muscular
(3) Dentro da resistência, aumenta a capacidade aeróbica, o que origina um coração com maiores cavidades – que assim faz menos esforço a bombear o sangue / optimiza a pressão arterial
(4) Combate a obesidade
(5) Combate os diabetes
(6) Combate o stress

Alguns conselhos:

(1) Escolher uma actividade adaptada às nossas capacidade físicas
(2) Em aulas de ginástica / manutenção inserir-se em classes do mesmo grupo etário
(3) Preferir desde muito cedo a marcha às corridas
(4) Quando andar ou correr preferir solos de relva / terra batida / areia molhada, em detrimento do cimento ou do alcatrão
(5) Quando fizer desportos unilaterais (ténis, golfe, etc.) compensar com outra actividade física adequada
(6) Regularmente fazer natação
(7) A partir dos 35 anos fazer «chek-ups» para avaliação da condição física

TENSÃO ARTERIAL

O seu descontrolo dá origem a patologias graves do foro cardiovascular.

Alguns conselhos:

(1) Regularmente medir a tensão arterial, e para isso ter em casa um aparelho de medição da tensão (esfigmomanómetro)
(2) Ter em atenção os seguintes parâmetros:

- A tensão arterial deve ser em repouso inferior a 140 e a 90 mmHg (com correcções para idades mais avançadas)

(3) Praticar regularmente actividade física
(4) Reduzir o consumo de sal

DISLIPIDÉMIAS

Menos conhecida do público em geral, tem a ver com o aumento excessivo dos lípidos no sangue: triglicéridos e colestrol.
As maiores atenções caem sobre o colestrol:

LDL – mau colestrol
HDL – bom colestrol

- Existem tabelas para os valores do LDL e HDL, conforme as idades

As dislipidémias são os principais factores de risco das doenças cardiovasculares e ainda insuficiências renais.

Alguns conselhos:

(1) Não comer em excesso
(2) Evitar gorduras de origem animal
(3) Evitar carnes gordurosas
(4) Preferir peixe e carne de aves
(5) Retirar a pele das aves na preparação
(6) Preferir óleos vegetais
(7) Consumir legumes, verduras e frutas
(8) Consumir carboidratos moderadamente

DIABETES

Esta doença caracteriza-se no aumento da glicose pela diminuição ou ausência da insulina que é produzida pelo pâncreas.
As consequências são habitualmente o enfarte e a gangrena do pé e da perna.

Alguns conselhos:

(1) Praticar exercício físico para ajudar a consumir a glicose
(2) Evitar o abuso de doces e carboidratos
(3) Evitar as gorduras
(4) Controlar o peso

TABACO

Apenas um conselho, só há um número ideal de cigarros por dia: zero!

Abel Melo e Sousa
CFR REF

NICHO MUSEOLÓGICO DA BANDA DA ARMADA NO MUSEU DE MARINHA

Desde o dia 28 de Dezembro está patente ao público no Museu de Marinha o nicho museológico da Banda da Armada. Neste espaço museológico pode-se encontrar a resenha histórica da Banda da Armada, que remonta à 1ª metade do séc. XIII, várias fotos ilustrativas do percurso da Banda dentro e fora da instituição, assim como vários instrumentos musicais de diversos períodos da Banda da Armada.
Para mais informações poderá consultar a página da Marinha em www.marinha.pt/banda.

3ª/4ª GUARNIÇÃO NRP "AFONSO CERQUEIRA"

• No passado dia 27 de Novembro realizou-se o primeiro almoço de confraternização da 3ª/4ª guarnição do NRP "Afonso Cerqueira", sob o Comando do então CTEN José Manuel Braz Mimoso.

O repasto teve lugar em Lisboa, no restaurante "Galera" onde, como manda a tradição naval, vinte elementos, incluindo Comandante, se reuniram em sã e amigável camaradagem. Durante o almoço foram recordados os bons momentos passados a bordo, enfatizados alguns deles pelo próprio Comandante Mimoso numa pequena retrospectiva dirigida a todos os presentes.

GUARNIÇÃO "NUNO TRISTÃO" COMISSÃO A ÁFRICA 1966/69

• Realizou-se em 30 de Outubro, em Vale de Milhaços, o 1º almoço-convívio da guarnição da fragata "Nuno Tristão" - Comissão a África 1966/1969, que contou com a presença de mais de 80 pessoas entre elementos da guarnição e familiares.

A confraternização decorreu em ambiente de muita alegria e emoção ao se reverem caras amigas e momentos vividos há mais de 40 anos.

NÚCLEO DE MARINHEIROS DA ARMADA DE AVEIRO

O NÚCLEO DE MARINHEIROS DA ARMADA DE AVEIRO encomendou recentemente aos C. T. T. selos de correio com o seu símbolo.

"FILHOS DA ESCOLA" DE JUNHO DE 2000

• No passado dia 4 de Dezembro, decorreu no restaurante "Solar das Tílias", o primeiro almoço - convívio de "Filhos da Escola" de Junho de 2000, pela ocasião do 10º aniversário do seu alistamento na Armada.

No almoço estiveram presentes 33 convivas, antigos militares na reserva e respectivas famílias, num total de 58 pessoas.

Para este ano está a ser organizado o 2º almoço-convívio, a ser marcado para o dia **25 de Junho de 2011**. Caso algum dos ausentes pretender comparecer, deve contactar com o 1SAR ETI Coelho Torres, TFM: 319052.

38º ALMOÇO DOS "FILHOS DA ESCOLA" DE JANEIRO DE 1973

• No passado dia 15 de Janeiro, os "Filhos da Escola" de Janeiro de 1973 realizaram o 9 º almoço-convívio, no restaurante "Don Rogério" em Aveiro, que reuniu cerca de 150 convivas e suas famílias a fim de comemorar o 38º aniversario da entrada na Briosa,

Foi celebrada uma missa na Igreja de Nossa Senhora da Nazaré, em Aveiro, pelo Capelão da BNL, para a bênção do Estandarte e em memória dos "Filhos da Escola" já falecidos. Ficou a promessa que o familiar, do último, a falecer, desta incorporação, faria a entrega ao Museu da Marinha para seu espólio.

Foram convidados para o evento o Núcleo de Marinheiros de Aveiro, que deram um grande apoio à organização para que o evento fosse mais uma vez coroado de êxito e desde já, o nosso agradecimento.

A meio do almoço foi lida a ordem OP2/21/30JAN73/G e feita a entrega de um pequeno estandarte, para que este momento nunca fosse esquecido. O almoço decorreu numa enorme e sólida camaradagem recordando todos os bons momentos passados na Marinha. No final ficou acordado que novo evento seja organizado na zona oeste .

Colaboração do SMOR E José Armada

Rohde & Schwarz - na vanguarda da tecnologia

Temos as melhores soluções para si.

A Rohde & Schwarz é um fabricante independente e um dos maiores fornecedores de equipamentos e sistemas electrónicos da Europa. Desenvolvemos, produzimos e comercializamos instrumentos e sistemas nas áreas de teste e medida, radiocomunicações, broadcasting, radiomonitorização e radiolocalização, segurança IT.

A chave do nosso sucesso é o desenvolvimento de sistemas de comunicação e medida em parceria com os nossos clientes. Esforçamo-nos para entender ao pormenor as necessidades dos nossos clientes, e depois desenhar soluções rentáveis. Como empresa independente, mantemos um contacto próximo com os nossos clientes através de uma rede de mais de 70 representações mundiais.

O nome Rohde & Schwarz é sinónimo de inovação, precisão, fiabilidade e qualidade. Esta é a nossa fórmula para atingirmos a satisfação do cliente e para sermos os melhores na nossa área de negócios.

www.rohde-schwarz.pt

75 Years of Driving Innovation

ROHDE&SCHWARZ

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE
Problema nº138

Norte (N)

♠	♥	♦	♣
6	A	6	D
5	6		V
4	5		10
3			8
			2

Oeste (W)

♠	♥	♦	♣
2	V	V	A
	9	10	7
	7	9	6
	2	8	
		7	

Este (E)

♠	♥	♦	♣
A	D	R	9
9	10	D	
8	4	4	
7		3	
		2	

Sul (S)

♠	♥	♦	♣
R	R	A	R
D	8	5	5
V	3		4
10			3

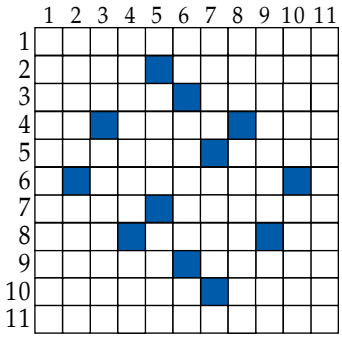
Todos vuln. S abre em 1ST e vai jogar o contrato de 4 ♠ com saída a ♦ V. Em que linha desejaria estar sentado para marcar pontos para a sua coluna?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº138

Numa 1ª análise deve ter escolhido a linha N-S, pois o contrato parece imbatível, dando S apenas ♣ A e 2 trunfos (A e um corte) e baldando a ♥ perdente no quinto ♣ do morto. No entanto, a linha ganhante vai ser E-W, porquanto uma boa defesa irá impedir o cumprimento. Vejamos como o pode fazer:
S faz o A e joga 2 vezes trunfo que E deixa seguir. Muda para ♣ e W não entra com o A à 1ª; S continua com ♣, W recusa outra vez para o corte de E que joga ♥. Repare então que com os 2 Ases pretos fora S já não terá qualquer hipótese de evitar o cabide dando mais uma ♥, pois a defesa atacará esse naipe quando tiver a mão. Este problema mostra como por vezes devemos aguardar pela oportunidade adequada para fazer os nossos Ases na defesa de um contrato.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS
Problema nº421



Horizontais: 1 – Que tem a mesma força, a mesma intensidade dos dois lados. 2 – A escuma mais fina, que deita o melado, quando ferve, nos engenhos do açúcar (Bras); mau prenúncio. 3 – Bardo na confusão; cidade da Rússia. 4 – Nome da antiga nota musical dó; rubi na confusão; nome próprio masculino. 5 – Dança de roda; barco de transporte, nos rios de Goa, Índia (Inv). 6 – Repetição de uma palavra na frase, empregando-a com sentido diferente (inv). 7 – Mármore finíssimo; nome dado a Jacob depois da sua luta contra o anjo. 8 – No princípio de mavioso; junco com que se fabricam esteiras e velas de embarcação e com que se empalham as chamadas cadeiras de palhinha; letra grega. 9 – Estação climática da Suíça; planta poácea, rizomatosa (inv). 10 – Galhofa; uma das personagens principais do Otelo, de Shakespeare (inv). 11 – Avaliação da quantidade de ozone que existe num gás ou na atmosfera.

Verticais: 1 – Chefe dos Tréviros, célebre pelas sua resistência a César. 2 – Vila e sede de concelho (Castelo Branco); o focinho dos animais. 3 – Base Aérea Portuguesa; furioso. 4 – Darboux na confusão; pron. pes. (inv). 5 – Rolo na confusão; momento. 6 – Símb. quím. do sódio; mofo; antes do meio dia. 7 – Cidade de Itália (Piemonte), à beira do rio Barbo; para fazer recuar os bois jungidos. 8 – Ama na confusão; seguraria (inv). 9 – Braço de mar entre a Grã-Bretanha e a Irlanda; no princípio de agronomia. 10 – Capital do Egipto; pecai. 11 – Parte da Zoologia que trata das aves.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 421

Horizontais: 1 – Isodinamico. 2 – Neta; Asarar. 3 – Drabo; Talin. 4 – Ut; Urbi; Ari. 5 – Carola; Anot. 6 – Arofaid. 7 – Onix; Israel. 8 – Mav; Rota; Ro. 9 – Arosa; Amarg. 10 – Risota; Ogai. 11 – Ozonometria.

Verticais: 1 – Induciomaro. 2 – Serta; Nariz. 3 – Ota; Raivoso. 4 – Dabuorx; Son. 5 – Orlo; Rato. 6 – Na; Bafio; Am. 7 – Asti; Asta. 8 – Maa; Airamot. 9 – Irlanda; Agr. 10 – Cairo; Errai. 11 – Ornitologia.

Carmo Pinto
1 TEN REF

CONVÍVIOS

XVIII ENCONTRO DOS MARINHEIROS DO CONCELHO DE BARCELOS

• Realiza-se no próximo dia **2 de Abril**, o XVIII Encontro dos Marinheiros do concelho de Barcelos. Para mais informações contactar: Manuel da Silva Garrido - 93 846 65 94, Manuel Barroso - 96 982 92 56, Antonio Cruz - 96 616 52 30.

"FILHOS DA ESCOLA" ABRIL DE 1966

• Realiza-se no próximo dia **2 de Abril,** no restaurante do Clube Náutico da Barragem do Maranhão, em Avis, o 45º aniversário da Escola de Marinheiros de Abril de 1966.Para mais informações os interessados devem contactar: Martins, Telf: 242 204 175-TM 926 260 601; Simão, Telf: 242 983 275-TM 963 202 689.

NRP "JOÃO COUTINHO"

• No próximo dia **7 de Maio** a 3ª Guarnição (1974/1976) da CORTINHO, vai comemorar o 36º aniversário do Adeus a Moçambique em 1975. O evento realiza-se na Região de Torres Vedras.
Para mais informações contactar até 30 de Abril:
José Gonçalves 912624507, João Códices 937494548 / 211808164 ou Jorge Gonçalves 917810546.

"FILHOS DA ESCOLA" RECRUTAMENTO DE MARÇO DE 1962

• Vai realizar-se no dia **22 de Maio** na "Quinta da Boubã" , em Pataias, o almoço-convívio dos "Filhos da Escola" - Recrutamento de Março de 1962, para comemorar o 49º aniversário do seu ingresso na Briosa.
Para mais informações os interessados devem contactar:
Amável Gomes: 214357223/TM:966870629 email gomes7989@hotmail.com ou Jose António Ramos: 219145748/965019383 - email zetoino.ramos@gmail.com.

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

• VALM José Alfredo Monteiro Montenegro nomeado Comandante da Euromarfor • CALM MN Armando Filipe da Silva Roque nomeado Director da Escola do Serviço de Saúde Militar • CFR Fernando José Abrantes Horta nomeado Comandante de Agrupamento de Navios da Escola Naval e Comandante do NRP "Polar".

RESERVA

• VALM José Joaquim Conde Baguinho • CFR Mus. Carlos da Silveira Ribeiro • SMOR FZ Rogério Manuel Martins • SMOR T José Martins Paiva • SMOR T Jorge Manuel dos Santos Melo • SCH FZ Sebastião Modesto de Jesus Carvalho • SCH ETC José Luís • SCH FZ Manuel Gonçalves Torres • SAJ MQ João Agostinho de Oliveira • SAJ M António Manuel Azevedo de Jesus • SAJ T Amadeus Pais Cardoso • SAJ A João Marques de Sousa • SAJ M Carlos Alberto dos Santos Rodrigues • 1SAR CM José Fernando Parreira Coutinho • CAB CM João Pedro Pinto Correia • CAB CM Carlos António Ferreira Gomes.

REFORMA

• VALM Henrique Alexandre da Silva Fonseca • VALM Álvaro Sabino Guerreiro • CMG José Luís Rodrigues Portero • CMG SEM Manuel António Esteves Mendes • CMG AN Rui António Areias Santos • CMG Américo Artur Pinto Bastos • CMG António Verde Franco • CMG José de Ornelas Bruges Armas • CMG AN Carlos Manuel Simão Varandas Amaro • CMG EMQ José Eduardo Goulão Marques • CMG António Pedro Silveira de Oliveira Guimarães • CMG FZ António Manuel Martins • CMG AN José Fernando Duarte Jerónimo • CMG FZ Jorge Manuel de Pina Paiva e Pona Franco • CMG EMA José Manuel Farinha Vargas • CMG Fernão Manuel Pacheco Malaquias Pereira • CMG SEA António Gil Parente de Carvalho • CMG António Fernandes de Carvalho • CFR OT Manuel Veríssimo António • CFR OT José da Conceição Rodrigues • CFR AN José Alberto Coutinho Garrido de Melo • CFR MUS José Joaquim de Araújo Pereira • CFR SEU Manuel Maria Peralta de Castro Centeno • SMOR FZ Felisberto Silva Marçal • SMOR M José Eduardo Domingos Ferreira • SMOR O Manuel Fernandes Vicente • SMOR L Octávio Duarte Mendes Júlio • SMOR SE Joaquim Maria Guerreiro • SMOR SE Celestino Francisco Rodrigues • SMOR CE Victor Manuel de Jesus Fonseca • SMOR FZ Januário José Espadaneira dos Reis • SMOR FZ Nelson da Silva Cardoso • SMOR FZ Victorino de Jesus Duarte • SMOR FZ Laurentino Marques Romão • SMOR FZ Manuel da Piedade Elias • SMOR CE António Gonçalves Simões • SMOR SE Carlos Alberto Gouveia de Sampaio • SMOR TRC Júlio Alberto Rosa Leitão • SMOR R António Paulo das Neves Quintal • SMOR TES Manuel Jorge Machuco das Neves • SMOR A Carlos Lourenço dos Santos • SMOR MQ José Isaías Correia Ribeiro • SMOR TEA José Manuel Vera de Oliveira • SMOR E Acácio António Prata da Veiga • SMOR CM Uiel Jorge de Matos • SMOR CM Manuel João Papeira Brotas • SMOR MQ António Manuel Almeida Carvalho • SMOR V Armando Carneiro de Almeida • SMOR B Joaquim Manuel Rosado Silva Medinas • SCH L Manuel António Parreira dos Santos • SCH L Mário Manuel Gomes Ramos • SCH L Luís Manuel Ramos • SCH O José Santos Diogo Rosa Marques • SCH MQ Faustino Dias Varela • SCH TF José Neves Castelo • SCH A Carlos Manuel da Conceição Henriques • SCH SE Fernando Santos Luís • SCH SE Fernando Ribeiro Correia • SCH CM Alberto Jorge Moreira Coelho Leal • SCH MQ José António Gonçalves Campos • SCH T Manuel Gomes dos Santos • SCH MQ Helder Henriques Bravo • SCH MQ António da Rocha Barbosa • SCH V Manuel Rodrigues Lopes • SCH US Manuel António de Castro • SAJ L Manuel Cardoso • SAJ L José Francisco Correia Gordinho • SAJ TF Joaquim Manuel Buínho Carujo • SAJ TF João Correia Soares • SAJ L Emidio Fernando dos Santos Francisco • SAJ M Joaquim Teixeira de Carvalho • SAJ L António de Jesus Pinto de Almeida • SAJ L José Maria Carneiro Correia • SAJ TF Nuno Joaquim Marques da Silva • SAJ FZ Manuel Mestre do Nascimento • SAJ SE Natálio Manuel Justino • SAJ M Fernando Inácio Marreiros • SAJ A Albano dos Anjos Rodrigues • SAJ A João Urbano Sacramento • SAJ A Anacleto Francisco Anica • SAJ A António Augusto da Costa Martins • SAJ A António Alberto Quintas • SAJ A Sabino dos Santos Rodrigues • SAJ A Carlos Manuel Gaspar Gomes • SAJ A José Octávio da Cruz Miranda • SAJ A António Joaquim Ferreira da Costa • SAJ L José Mendes • SAJ L Luís Manuel Ribeiro Tomé • SAJ E José Luís Marques Rodrigues • SAJ E Hermínio Fonseca Madeira • SAJ E João Luís de Matos Chambel • SAJ E Joaquim Inácio Braz Pereira • SAJ E Manuel José Gonçalves Alves • SAJ ETC Manuel Barros Cardoso • SAJ CM Joaquim Marmelo da Cunha • SAJ CM António Manuel Ribeiro Martins • SAJ CM Armindo da Conceição Mourinho Velez • SAJ CM Mário da Silva Carvalho • SAJ CM Mário dos Santos Teixeira • SAJ CM António Francisco Simões Pereira • SAJ CE Justiniano Manuel Patrício Sapateiro • SAJ FZ António Felisberto • SAJ FZ António Júlio Nunes • SAJ FZ Mário Fernando dos Santos • SAJ FZ Mário Cerqueira Barbosa • SAJ FZ Guilherme Afonso Teles • SAJ FZ António João Lopes Castro • SAJ FZ Osvaldo Pinto Teixeira de Carvalho • SAJ FZ Manuel Martins Corga • SAJ FZ Manuel Domingos Reis Caeiro • SAJ FZ Rui Ribeiro Mendes • SAJ FZ Carlos Manuel Marques Pires • SAJ FZ José Venâncio Labaredas • SAJ FZ José Carlos Carvalho Cortêz Duarte • SAJ FZ João Nunes Dias • SAJ FZ Rui Manuel Nunes Lopes • SAJ FZ António Inácio Salsinha Gouveia • SAJ FZ Hernâni Luís Martins de Lemos Pantoja • SAJ FZ Idalécio Martins Correia • SAJ ETC José Fernando Ferreira Fernandes • SAJ ETA Alberto Manuel Pereira Dias • SAJ CE Adelino Francisco Ferreira Moreira • SAJ R João Caneira Abade • SAJ C Domingos Lima de Sá • SAJ C Carlos Morais Lopes • SAJ C Paulino dos Santos Pinto Guerra • SAJ R Virgílio Pereira da Silva • SAJ B Antero Manuel Valente Pinto • SAJ TF Jorge Lopes Ferreirinha • SAJ MQ Victor Manuel do Nascimento Costeira • SAJ MQ António Luís de Jesus Pinheiro • SAJ R Fernando Manuel dos Santos Lima • SAJ E José António de Monte Penedo Cortez • SAJ A José António da Silva Cardoso • SAJ B José Lima Ribeiro • SAJ B Joaquim Carlos Alves Rodrigues • SAJ B José Manuel da Conceição Lopes Carapeto • SAJ B Arménio Lameirão Nogueira Teixeira • SAJ V Alberto Guerreiro Tomás • 1SAR M Fausto dos Santos Gouveia • 1SAR M José Maria Fernandes Seco • 1SAR M Rui Fernando Águas Jorge • 1SAR M Horácio Nogueira Martins • 1SAR M Luís dos Santos Laranjeira • CAB TFD Elias Manuel Parreira Barroso • CAB TFD Daniel António Gonçalves de Ataíde • CAB TFD Manuel Maria da Silva Rijo • CAB TFD José Manuel Rézio Carvalhuço • CAB FZ Ernesto Augusto Pinto de Freitas • CAB FZ António Manuel Diniz Antunes • CAB FZ António Luís Martins Antunes de Oliveira • CAB FZ Francisco Correia Pereira • CAB FZ António Manuel Marques e Silva Cacoete • CAB FZ Isidoro Trindade Caldeira • CAB FZ Eliseu Mateus Ferreira • CAB L Manuel Cardoso Pedro • CAB L Aguinaldo José Miranda Bordalo • CAB L João Manuel Lourenço Esteves • CAB L Ventura Gorgulho Telo • CAB L Dionísio Augusto Cardeira Galinha • CAB E Adelino Grácio Jorge Pinheiro • CAB CFI Miguel Júlio Morgado Tavares • CAB CTT José Lino Duarte Dionísio • CAB CRO Carlos Manuel Soares Ferreira • CAB CRO José Manuel Caniço Felício • CAB A Arnaldo Manuel Ferreira Duarte • CAB A Artur Santos Pepio • CAB L Manuel Cândido da Costa Peixoto • CAB CCT Joaquim José de Oliveira Cardoso Borges • CAB CCT Ilídio Brites Estrada • CAB CRO António Manuel do Vale Augusto • CAB L Faustino Lopes • CAB L Júlio António de Jesus Ferreira • CAB L António José Ramos Domingues • CAB L Manuel Filipe Pereira Pinhão • CAB L Jorge Manuel Pinto Leite Sampaio • CAB L António Luís Mansura da Silva Saramago • CAB L Pedro Vila Nova Bonança • CAB L José Manuel Prego Aleixo • CAB L Mariano Correia Pereira da Silva • CAB L Arlindo António Martins Beicinha • CAB L José Manuel Marujo da Costa • CAB A Helder da Silva Mestre • CAB A Teotónio José Moreira Rodrigues • CAB A André da Silva Farinha • CAB A Eduardo Nogueira Andrade • CAB A Jaime Felício Borrego • CAB A António Manuel Borralho Cavaco • CAB A Victor Manuel Gonçalves Gama • CAB A Victor Manuel das Neves Amado • CAB A Arlindo Rodrigues da Silva Ribeiro • CAB M Assis Rodrigues Cardoso • CAB M Manuel Ribeiro Gariso • CAB M Fernando Carlos Mateus • CAB M Fernando Manuel Matias Bairrão • CAB M Fernando Manuel Pereira Amaral • CAB E José Eduardo Bento Pereira • CAB E Domingos Augusto Pires Vaz • CAB CM Alberto Manuel Serôdio Cardoso • CAB CM Joaquim Luís Freixa Mira Moreira • CAB CM Antero José Palma Fialho • CAB CM Victor Manuel Fonseca Marques • CAB CM Mário Gomes de Oliveira Fonseca • CAB CM José Godinho Fernandes • CAB CM Carlos Manuel Augusto de Jesus • CAB CM Carlos Manuel Neves Rascão • CAB CM António Rodrigues Madeira • CAB CM José Marcos Gonçalves dos Santos • CAB CM Augusto Gaspar de Jesus • CAB CM Martim Potra Isidorinho Pereira.

FALECIDOS

• VALM REF César Eduardo Moura Braz Mimoso • CFR REF Eduardo Eugénio Castro de Azevedo Soares • CTEN AN REF José Martins • 1TEN OTT REF Fernando Soares Pinto Serra • SCH MQ RES Mário Pedro Barradas • SAJ A REF Jeremias André Alves • SAJ A REF António Lourenço Carreto • SAJ CE REF Joaquim António da Costa Martins • SAJ L REF Joaquim Aníbal de Paula Jacob • 1SAR H REF Joaquim António Costa • 2SAR CM REF Manuel Lopes da Silva • CAB M REF António Antunes Pinheiro • 1GR REF António Roque.

CORRECÇÃO

Na RA nº 449, Fevereiro 2011, nas NOTÍCIAS PESSOAIS - REFORMA, onde se lê SAJ L Custódio Salvado Cantanhede Parrulas deverá ler-se **SAJ L Leonel António Lopes Parrulas.**

Navios da República

14. Lancha - Canhoneira "Rio Minho"

Em 1905 os Anais do Clube Militar Naval publicaram vários artigos da autoria do capitão-tenente Alfredo Howell, antigo comandante do vapor "Lidador", encarregado do serviço de fiscalização na costa norte com superintendência do rio Minho.

No que respeita à situação naquele rio este oficial escreveu: *A fiscalisação da pesca no rio Minho, por parte de Portugal, exerce-se n'um percurso de 75 kilómetros, dos quaes proximamente 36 são navegáveis para lanchas canhoneiras de dois pés de calado, no genero das que se teem empregado no serviço de polícia e fiscalização dos rios das colónias .De Caldellas (8 kilometros a montante de Valença) até à confluência do rio Trancoso com o rio Minho (limite do nosso dominio) tem este rio um desenvolvimento de 39 Kilometros com bastantes pesqueiras fixas, onde a fiscalização tem de ser feita pelas margens, para o que presentemente existem três postos permanentes, estendendo-se actualmente a fiscalização d'estes postos desde S. Gregorio até Valença, isto é n'um percurso de 47 Kilometros, o que é demasiado só para tres postos, e portanto improficua a fiscalisação, parecendo-me que quatro postos egualmente distanciados seriam os bastantes para uma regular fiscalisação a montante de Caldellas, ficando o serviço a jusante a cargo de uma lancha-canhoneira auxiliada por um escaler a vapor, serviço que agora se faz por terra com postos auxiliares em S. Pedro da Torre e Cerveira, nos períodos de maior actividade da pesca, exercendo a fiscalisação, desde a barra até Seixas, os escaleres a remos da lancha Rio Minho, a qual sendo de vela, só em condições excepcionaes de vento pode subir o rio.*

Salientando depois o estado da velha lancha à vela "Rio Minho", lançada à água em 1881, afirmou: *Pela sua incapacidade nautica e militar, para o desempenho do serviço que lhe está confiado, desde ha muito precisava ser eliminada da Lista dos Navios da Armada e substituida por uma lancha-canhoneira a vapôr, apropriada ao serviço de policia e fiscalisação da pesca no rio Minho, onde ha interesses a considerar de subditos de duas nações limitrophes, havendo também um regulamento internacional a cumprir, o que não é possível fazer-se cabalmente com uma lancha de véla. Além de impropria para o serviço que tem a desempenhar, a lancha Rio Minho acha-se em muito mau estado, impondo-se por estas duas causas a sua urgente substituição.*

Finalmente, em anexo a um relatório datado de 1904 parcialmente publicado nos Anais o comandante Howell, para substituir a "Rio Minho", propõe: *A lancha-canhoneira que julgo apropriada para o serviço de fiscalisação no rio Minho e cujos planos esbocei, tendo em vista o aproveitamento da machina da lancha-canhoneira Noqui, e servindo-me de base a photographia junta da lancha Loge, que lhe era egual, e uns apontamentos tomados durante o exercício de commando de lanchas canhoneiras d'este genero*, apresentando no final um resumo das dimensões e características principais do navio.

Entretanto, aproveitando a parte residual da "Subscrição Patriótica" promovida entre a colónia portuguesa do Brasil que pagara a canhoneira "Pátria", a 7 de Setembro de 1904 no Arsenal da Marinha, de Lisboa, foram iniciados os trabalhos de construção de uma lancha-canhoneira que recebeu o nome de "Infante D. Manuel", como homenagem àquele membro da Família Real recentemente alistado na Escola Naval.

A nova lancha, praticamente igual à da proposta apresentada pelo comandante Howell, tinha as seguintes características:

Deslocamento	38 toneladas
Comprimento entre perpendiculares	24,6 metros
Boca	4 "
Calado; na proa	0,50 "
na popa	0,70 "
Velocidade	7.5 nós

Possuía duas máquinas com um cilindro e uma caldeira, sistema locomotiva que movimentavam duas rodas, uma a cada bordo. Estava armada com uma peça Hotchkiss de 37 mm e três metralhadoras de 6,5 mm. Dispunha de uma guarnição de 60 homens parte dos quais, cerca de 30, destinada a guarnecer os postos de fiscalização da pesca.

Lançada à água em 28 de Novembro de 1905, foi em 5 de Dezembro, aumentada ao Efectivo dos Navios da Armada. No dia 9 largou de Lisboa, a reboque do "Bérrio", tendo demandado a barra do rio Minho a 15 de Dezembro. Até ao seu abate, em 1948, permaneceu sempre no rio Minho, exceptuando um breve período de fabricos em Lisboa, de finais 1922 a meados de 24.

A "Infante D. Manuel", que por decreto de 1910 passou a denominar-se "Rio Minho", exerceu a fiscalização da foz até Valença, já que para montante o rio não era navegável. Ao longo do rio estavam instalados postos de fiscalização da pesca guarnecidos por um *cabo guarda-pescas* (sargento ou cabo de manobra) e 3 a 4 *praças de marinhagem*. No troço navegável, isto é da foz até Valença, existiam os postos de Seixas, Cerveira e S. Pedro da Torre. Para montante os de Lapela, Valinha e Melgaço. Estes dois últimos postos foram desactivados na década de 80 do século XX e os restantes em 2000.

Fazendo base em Caminha a lancha navegava especialmente na época de Verão. A partir de 1940, não há notícia de qualquer movimento até ao seu abate.

Esteve em fabricos, conforme já referido, no Arsenal da Marinha de Lisboa, de Novembro de 1922 a Outubro de 24, ocasião em que substituiu a caldeira e de Outubro de 1933 a Junho de 34 permaneceu imobilizada em Caminha, tendo o seu aparelho propulsor e máquinas auxiliares sido desmontados e posteriormente reparados em Lisboa.

De salientar que a Marinha Espanhola dispunha igualmente de um navio, o vapor "Cabo Fradera", na fiscalização do rio, tendo ao longo dos anos se mantido uma cordial relação entre as duas guarnições.

Em 14 de Dezembro de 1948, foi abatida ao efectivo a lancha-canhoneira "Rio Minho", a última unidade naval movida a rodas que esteve ao serviço da Marinha Portuguesa no Continente.

J.L. Leiria Pinto
CALM

Navios da República

14. Lancha - Canhoneira "Rio Minho"